

HEINRICH BECKER

RHEINE

**Analyse einer Industriestadt des
münsterländischen Textilgebietes**

1962

RHEINE

Analyse einer Industriestadt des münsterländischen Textilgebietes

INAUGURAL-DISSERTATION

zur Erlangung des

akademischen Grades eines Doktors der Wirtschaftswissenschaft

durch die

Rechts- und Staatswissenschaftliche Fakultät

der Westfälischen Wilhelms-Universität

zu Münster

vorgelegt von

HEINRICH BECKER

aus Borghorst/Westf.

1962



1. Berichterstatter: Prof. Dr. v. Geldern-Crispendorf

2. Berichterstatter: Prof. Dr. Schnettler

Dekan: Prof. Dr. Lukes

Tag der mündlichen Prüfung: 20. Dezember 1961

Fotodruck: Max Kramer, Münster (Westf.), Aegidiistraße 23

Meinen lieben Eltern in Dankbarkeit



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41555417_0002

Einleitung

I. Kapitel: Die geographischen und geschichtlichen Grundlagen des Untersuchungsgebietes

Vorbemerkung: Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	6
A. Die natürlichen Grundlagen der Stadt Rheine und ihrer näheren Umgebung	
1. Die Lage des Untersuchungsgebietes	6
a) Die Lage im Naturraum	7
b) Die Lage im Verkehrsnetz	7
c) Die Lage in den Verwaltungs- und Wirtschaftsbezirken	8
2. Die natürliche Ausstattung des Raumes	9
a) Der Untergrund und seine Lagerstätten	9
b) Das Klima	11
c) Das Landschaftsbild	12
B. Die geschichtliche Entwicklung der Stadt Rheine bis zum 19. Jahrhundert	
1. Besiedlung in prähistorischer Zeit	14
2. Die Besiedlung bis zur Kirchengründung St. Dionysius	15
3. Geschichtliche Entwicklung bis zur Gründung des Kreises Steinfurt (1816)	17
C. Die bevölkerungsgeographischen Grundlagen des Untersuchungsgebietes	
1. Entwicklung der Bevölkerung	22
2. Soziale Schichtung und berufliche Struktur	25
D. Die wirtschaftliche Entwicklung	
1. Beginn der Stadtwirtschaft	28
2. Die Entwicklung von Handwerk und Handel bis zum 19. Jahrhundert	29

a) Textile Fertigung	29
b) Übrige Gewerbebezüge	34
3. Depression zu Anfang des 19. Jahrhunderts	36

II. Kapitel: Das wirtschaftliche Erscheinungsbild der Stadt

Vorbemerkung: Allgemeiner Aufbau der Wirtschaftsstruktur

A. Die Baumwoll- und Juteindustrie als bestimmender und tragender Faktor der Wirtschaft	39
1. Aufbau und Träger der Textilindustrie	39
a) Der allgemeine Aufbau und die ihn bestimmenden Faktoren	39
b) Chronologischer Überblick der Betriebsgründungen	45
2. Das heutige Bild	48
a) Größe und Struktur der Betriebe	48
b) Fertigungsprogramm	49
c) Bedeutung der Textilindustrie	50
d) Problematik	50
B. Sonstige Industriebetriebe	54
1. Die auf der Textilindustrie aufbauenden Betriebe (textile Anstoßindustrien)	54
2. Andere Textilbetriebe	55
3. Maschinenbauindustrie	55
4. Kalk- und Kalksandsteinindustrie	57
a) Kalkindustrie	57
b) Kalksandsteinindustrie	58
5. Tabakindustrie	59
C. Handel und Gewerbe	60
1. Handwerk	60
2. Handel	62

3. Märkte	64
D. Verkehr	65
E. Behörden, öffentliche Dienste und Militär	69
1. Behörden, öffentliche Dienste	69
2. Militär	70

III. Kapitel: Der siedlungsgeographische Aufbau und die heutige Siedlungsstruktur des Stadtgebietes

A. Der siedlungsgeographische Aufbau der Stadt Rheine	71
---	----

Vorbemerkung

1. Das Siedlungsbild zu Beginn der Industrialisierung	72
2. Der Aufbau bis zur Jahrhundertwende	75
3. Die Erweiterungen bis zum 1. Weltkrieg	78
4. Der Aufbau zwischen den beiden Weltkriegen	79
5. Nachkriegszeit und künftige Entwicklung	81
B. Die funktionale Gliederung des Stadtkörpers	84
1. Die Arbeiterviertel rechts der Ems	84
2. Das Beamten- und Südviertel	88
3. Das Gemischte Viertel "hinter der Bahn"	91
4. Die "zentrale" Innenstadt	92

IV. Kapitel: Rheine als zentraler Ort

Vorbemerkung: Begriffsbestimmungen	94
A. Die Einzugsfunktionale der Stadt Rheine	
1. Molkerei, Wochenmarkt, Schlachthof	97

a) Milchversorgung	98
b) Die Versorgung mit Gemüse und Obst	98
c) Die Versorgung mit Schlachtvieh	99
2. Energieversorgung	99
a) Strom	99
b) Gas	100
c) Wasser	101
3. Die Pendelwanderer	101
B. Ausstrahlungsfunktionale der Stadt Rheine	106
1. Verwaltungsfunktionale	107
2. Wirtschaftsfunktionale	108
a) Banken und Sparkassen	108
b) Tageszeitungen	110
c) Ausgewählte Handelsfunktionale	111
3. Kulturelle Funktionale	114
a) Schulen	114
b) Theater	115
4. Gesundheitsdienst	115
C. Gliederung des Einflußgebietes der Stadt Rheine	117
V. <u>Kapitel: Die Stellung und Lage der Stadt Rheine im Verkehrsnetz</u>	
A. Der Straßenverkehr	121
1. Die Entwicklung des Verkehrsnetzes	121
2. Bedeutung und Richtung der Rheine berührenden Verkehrsströme	122
3. Zukünftige Entwicklung und Ausbaunotwendigkeiten	124
B. Eisenbahnverkehr	126
C. Schifffahrt	130
1. Die alte Emsschifffahrt	130
2. Der Dortmund - Ems - Kanal	132
Schluß	134

Verzeichnis der Karten:

- Karte 1 : Ausweitungsstufen der Stadt von 1785 bis 1957
- Karte 2 : Funktionsbereiche wirtschaftlicher Funktionale
- Karte 3 : Funktionsbereiche kultureller und gesundheitlicher Funktionale
- Karte 4 : Funktionsbereich des Rheiner Großhandels
- Karte 5 : Funktionsbereiche der Einzugsfunktionale der Stadt Rheine
- Karte 6 : Räumliche Gliederung des Rheiner Hinterlandes
- Karte 7 : Die Lage der zentralen Einrichtungen der Stadt Rheine
- Karte 8 : Industriestandorte und Viertelbildung in der Stadt Rheine

Einleitung

In seinem Überblick: "Aufgaben und Probleme der Stadtgeographie" stellt Schoeller der modernen geographischen Städtekunde folgende Aufgabe: "Gefüge, Bild und Funktion der städtischen Landschaft als *G a n z e s* ¹⁾ zu sehen und zu werten, die siedlungsmorphologische und funktionale *E i n h e i t* ¹⁾ in Lage, Entwicklung und Wechselbeziehungen zum landschaftlichen Bereich" aufzuzeigen.²⁾

Hier wird mit Recht die Forderung erhoben, die Stadt als vielschichtige und komplexe Gefügeordnung zu sehen, das heißt u.a., die in ihr wirksamen Kräfte zu analysieren, ihre Genese darzulegen, die Wirkareale zu umreißen und die funktionale Durchdringung darzustellen.

Trotz oder vielleicht auch wegen des hohen Standes der stadtgeographischen Forschung scheint es mir fast unmöglich, in einer Monographie die erschöpfende Darstellung einer Stadt zu geben. Ein Blick in die ins Unüberschaubare anwachsende Literatur zeigt - in dem oben angeführten Artikel spricht Schoeller von über 480 Titeln aus der Zeit von 1938 - 1952, daß fast alle Arbeiten sich auf eine spezielle Fragestellung beschränken, die jedoch immer unter dem Aspekt der obengenannten Forderung gesehen wird.

Auch in der vorliegenden Monographie ist eine Beschränkung erforderlich. Mein wirtschaftswissenschaftliches Studium rückt dabei Fragen aus der Wirtschaftsgeographie in den Vordergrund.

Die Beschäftigung mit den wirtschaftlichen Erscheinungen des Untersuchungsgebietes ergab sehr rasch, daß die

1) Vom Verfasser gesperrt

2) Schoeller, Peter: Aufgaben und Probleme der Stadtgeographie, in: Erdkunde Band VII, Heft 3, 1953, S. 161 ff.

Spanne möglicher Fragestellungen zu weit ist und den Rahmen des Möglichen sprengt, reicht die Skala doch von der heute wirtschaftspolitischen Frage weltweiter Verflechtung hin bis zu den sozialgeographischen Untersuchungen in Anlehnung an die Arbeiten Hardtkes.

Im Vordergrund dieser Arbeit steht die Frage nach der wechselseitigen Durchdringung von Wirtschaftsstandort und dessen Umgebung. Die Analyse dieser Leitfrage ergibt, wie unten dargelegt wird, einen vielschichtigen Komplex von Einzelercheinungen und Wirkzusammenhängen.

Zunächst ist der Standort der wirtschaftlichen Erscheinung in einem Raum eingebettet. Er darf folglich nie isoliert für sich gesehen werden, sondern muß als Teil des ihn umgebenden Raumes gelten; denn die in diesem Raum wirksamen Kräfte und Gegebenheiten ermöglichen und beeinflussen häufig in starkem Maße das Wirtschaftsleben einer Stadt.

Andererseits gehen von den wirtschaftlichen Erscheinungen einer Stadt viele Impulse aus, die indirekt und direkt das Umland, hier im weitesten Sinne gebraucht, gestaltend und ordnend beeinflussen. Dieser Einfluß läßt sich gürtelförmig stufen, und zwar nicht nur hinsichtlich seiner Intensität, sondern auch in bezug auf die Art der Beeinflussung.

Mit diesen Bemerkungen ist bereits eine erste Gliederung der Studie gegeben. Im einzelnen wurde folgender Weg beschritten:

Das erste Kapitel befaßt sich mit den Grundlagen, auf denen sich das Wirtschaftsleben der Stadt Rheine aufbaut. Zunächst werden die natürlichen Gegebenheiten dargestellt, soweit sie für das Verständnis des Folgenden genannt werden müssen. Dabei wird vor allem die natürliche Ausstattung des Raumes und seine Lage aufgezeigt.

Ein besonderes Augenmerk ist auf die historische Entwicklung der Wirtschaft, insbesondere in der vorindustriellen Zeit, zu legen; denn aus dieser Entwicklung lassen sich

vielfach die wirtschaftlichen Impulse erkennen, die heute noch im Wirtschaftsleben wirksam sind. Sodann erfolgt eine Analyse der Bevölkerungs- und Sozialstruktur der in diesem Raum lebenden Menschen. Hiermit ist das Kräftefeld skizziert, in das der zu untersuchende Wirtschaftsraum eingebettet ist.

In diesem ersten Kapitel wurde nach Möglichkeit auf bereits vorhandene Literatur zurückgegriffen. Bei der Auswahl der Fakten kann kein Wert auf Lückenlosigkeit der Darstellung gelegt werden. Das Gewicht der Fakten ergibt sich aus ihrem Zusammenhang mit der oben aufgeworfenen Leitfrage.

Das zweite Kapitel stellt die wirtschaftlichen Erscheinungen der Stadt Rheine dar. Eine Analyse der Berufsstatistik ergibt, daß die Textilindustrie in Rheine die Basisindustrie ist und somit an erster Stelle zu behandeln ist. Nach der Standorttheorie Alfred Webers zieht jede Basisindustrie Folgeindustrien nach sich. Diese Industriezweige - in Rheine sind es die textilverarbeitende Industrie (Nähereien und Wirkereien) und Maschinenfabriken - werden in ihrer Abhängigkeit von der Textilindustrie betrachtet. Die eisenverarbeitende Industrie hat im Laufe der Zeit ihr Produktionsprogramm so stark ausgeweitet und abgewandelt, daß sie nur noch genetisch als Folgeindustrie anzusprechen ist. Sie leitet somit zu der Gruppe der genetisch und funktional unabhängigen Industrien über. Die Kalk- und Kalksandsteinwerke und die Saline nutzen die Bodenschätze des Raumes. Hinzu tritt die Nahrungs- und Genußmittelindustrie, die mit insgesamt unter 100 Beschäftigten nur der Vollständigkeit halber genannt wird.

Eine Sonderstellung nehmen die Verkehrsbetriebe ein. Der Eisenbahnknotenpunkt ermöglichte den raschen wirtschaftlichen Aufstieg, während das jüngere Straßenverkehrsgewerbe in mittelbarem funktionalen Zusammenhang mit der Industrie zu sehen ist.

Die Textilindustrie ist aus dem heimischen Handel und Ge-

werbe durch Unternehmergeist geschaffen worden. Heute ist kein direkter Zusammenhang mehr zwischen ihnen aufzuzeigen. Das auf einer großen Bevölkerungszahl beruhende gut sortierte und reichhaltige Angebot zieht Käufer von auswärts an und gibt dem zunächst lokalen Handel und Gewerbe zentrale Funktionen.

Abgerundet wird das Kapitel durch die Darstellung weiterer zentraler Einrichtungen (im Sinne der klassischen Christallerschen Definition), die nicht unbedingt als wirtschaftliche Erscheinungen anzusprechen sind (z.B. Fachärzte, Behörden, Banken), aber, wie gezeigt wird, mit der Wirtschaft in engem Zusammenhang stehen.

Die Feldarbeit zeigte, daß die Beschränkung auf einen Standort den Vorteil hat, daß manche Fragen bis in die Einzelheiten geklärt werden können. In der Beschneidung auf einen Fall liegt jedoch auch die Gefahr, daß Einmaliges für typisch, der Fall für Gesetz angesehen wird. Daher habe ich oft vergleichend den Blick auf die anderen Orte des Textilbezirks geworfen.

Die Entwicklung des horizontalen und vertikalen Aufbaues der Stadt Rheine verläuft im großen ganzen parallel zur Wirtschaftsentwicklung. Daher soll im dritten Kapitel untersucht werden, inwieweit die wirtschaftlichen Erscheinungen das Stadtbild geformt haben. Unter dieser Fragestellung werden die Stadtpläne der einzelnen Ausweitungsstufen analysiert. Hierbei ist der Schwerpunkt auf die Entwicklung des räumlichen Gefüges gelegt. Zur Abgrenzung der einzelnen Stadtteile wurde neben der Genese in erster Linie die soziologische Struktur der Bevölkerung herangezogen.

Im vierten Kapitel werden die Wechselbeziehungen zwischen Rheine und seinem Umland dargestellt. Neben den Einzugsfunktionalen, die die Versorgung der Stadt sicherstellen, werden die Ausstrahlungsfunktionale beschrieben. Sodann wird der Einflußbereich der Stadt durch Ermittlung von Intensitätsringen zonal gegliedert sowie in das zentral-

örtliche Gefüge des weiteren Raumes eingebettet.

Träger der Stadt-Umlandbeziehung ist der Verkehr, der im fünften Kapitel behandelt wird. Die Verkehrsbahnen sind nicht nur Träger des Nahverkehrs, sondern verbinden Rheine mit dem Textilrevier des deutsch-niederländischen Grenzreviers, von dem Rheine ein Teil ist, und mit seinen Bezugs- und Absatzmärkten.

Der abschließende Rückblick soll sodann Rechenschaft über die gewählte Methode geben und die Ergebnisse der Untersuchung zusammenfassen.

I. Kapitel: Die geographischen und geschichtlichen Grundlagen des Untersuchungsgebietes

Vorbemerkung: Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

In der vorliegenden Arbeit werden die wirtschaftlichen Erscheinungen der Stadt Rheine dargestellt und analysiert. Hierbei darf die Untersuchung - soweit es sich um die Standorte wirtschaftlicher Erscheinungen handelt - nicht auf das Gebiet der Stadt Rheine beschränkt werden, da die Stadt über die engen Grenzen der politischen Gemeinde hinausgewachsen ist. Weite Teile des sie umschließenden Amtes Rheine bilden heute mit der Stadt eine festgefügte Einheit. Die Verwaltungsgrenze ist zu zufällig, als daß sie in der hier aufgeworfenen Fragestellung eine größere Rolle spielen darf. Der in dieser Arbeit behandelte Raum umfaßt folglich Stadt und Amt Rheine.

Von diesem als Aktivraum gesehenen Gebiet strahlen vielfältige Einflüsse auf die engere Umgebung aus. In den Kapiteln IV und V wird diesen Erscheinungen im einzelnen nachgegangen. Dieses Einflußgebiet kann an dieser Stelle noch nicht näher abgegrenzt werden, da die Einflußzonen verschiedener Städte mannigfache Übergangs- und Zwischengebiete zeigen.

A. Die natürlichen Grundlagen der Stadt Rheine und ihrer näheren Umgebung

1. Die Lage des Untersuchungsgebietes

Jeder Ort ist in ein ihn umgebendes Beziehungsgeflecht eingebettet, von dem er in seinen Erscheinungsformen und Lebensäußerungen wesentliche Impulse erhält. Eine Analyse dieser Gefügeordnung ist unerlässlich. Daher wird im folgenden versucht, dieses Beziehungsgeflecht aufzuzeigen.

Hierbei kann und soll nicht eine vollständige Beschreibung aller Erscheinungen angestrebt werden, sondern es werden nur die mir für das Verständnis der folgenden Kapitel wichtigen Gegebenheiten dargestellt.

a) Die Lage im Naturraum

Unser Untersuchungsgebiet liegt an der Grenze dreier Naturräume. Blickt man vom 90 m hohen Waldhügel in die Westfälische Bucht, so erkennt man das Plateau der Baumberge und der Beckumer Berge recht deutlich. Im Osten nähern sich die Randketten des Teutoburger Waldes bei Hörstel der Stadt bis auf 12 km. Die Begrenzung der Bucht im Norden und Nordwesten durch die Rheiner Höhen ist über Wettringen, Ochtrup gut bis Stadtlohn zu verfolgen. Nach Norden hin erstreckt sich das weite Norddeutsche Tiefland. Stadtberg (50 m) und Thieberg (84,5 m) bilden einen Querriegel, der bei Rheine von der Ems durchbrochen wird. Im Stadtgebiet von Rheine nähern sich die durch die 40 m - Höhenlinien dargestellten Talränder bis auf einen Abstand von 250 m. Die Verbindung zwischen den beiden Höhenzügen bildet ein bei niedrigem Wasserstand im Emsbett unterhalb des Mühlentörchens sichtbares Kalkgestein, "Klipp" genannt.¹⁾

b) Die Lage im Verkehrsnetz

Diese topographische Lage begünstigte die Verkehrssituation der Stadt. Schon früh wurde der günstige Emsübergang vom Hellweg vor dem Sandforte benutzt, der den aktiven flämisch-holländischen Küstensaum mit den binnenländischen Gefilden verbindet.²⁾ Hinzu kamen Fernhan-

1) Reichenbach, Alfred I: Aus der Entstehungsgeschichte unserer Heimatlandschaft, in: 75 Jahre C. Kümpers Söhne, Festaussgabe der Werkszeitung: Der Spinnweber, 13. Jg., Heft 8, Rheine 1954, S.56.

2) Müller-Wille, Wilhelm I: Westfalen - Landschaftliche Ordnung und Bindung eines Landes, Münster 1952, S.15

delswege vom Niederrhein zur Niederelbe und Ostsee - Radialbahnen im Nordseesektor -. Die Entwicklung des Verkehrsknotens Rheine wurde im 9. Jahrhundert abgeschlossen, als die Missionstätigkeit Luidgers und die Karolingische Verwaltung eine Nordsüd-Straße längs der Ems erforderten. Zwar wechselten die Bedeutung der Straßen und die Verkehrsträger, aber im großen ganzen gesehen ist das hier aufgezeigte Verkehrsnetz bis auf den heutigen Tag erhalten geblieben. Ja, es wurde durch Eisenbahnlinien verstärkt und durch die Emsschiffahrt und einen Kanal ausgebaut. (siehe Kapitel V)

c) Die Lage in den Verwaltungs- und Wirtschaftsbezirken

Die beiden oben aufgezeigten günstigen Lagefaktoren werden durch die politische und wirtschaftliche Randlage beeinträchtigt.

In der Verwaltung liegt Rheine schon im Kreis peripher im äußersten Nordosten. Diese Randlage wiederholt sich in der Lage in der Provinz bzw. im Lande Nordrhein-Westfalen. Die Landesgrenze ist nur 4 km und die deutsch-niederländische Staatsgrenze kaum 30 km von Rheine entfernt. Wie weit diese Randlage wirtschaftlich zu Buche schlägt, wird noch im einzelnen zu erörtern sein.

Viel gewichtiger erscheint die wirtschaftliche Randlage, und zwar Randlage in zweifacher Hinsicht. Im allgemeinen rechnet man Rheine zum westfälischen Textilgebiet, das sich von Bocholt bis Rheine erstreckt. Heute ist dieses Gebiet im Zusammenhang mit dem holländischen Revier der Twente zu sehen, zu dem zahlreiche Verbindungen hinführen.¹⁾ In diesem vielfach als erste europäische Provinz gesehenen Industriegebiet liegt Rheine an der Nordost-

1) Kersting, August I: Das Textilindustriegebiet des westfälisch-niederländischen Grenzbezirks, in: Westfälische Forschungen, Bd. 11, 1958, S. 87 f.

flanke.

Auch im großräumigen wirtschaftlichen Beziehungsgeflecht kommt unserem Untersuchungsraum nur eine Randlage in bezug auf den westdeutschen Steuerungsraum, dem Ruhrgebiet, zu; denn nach Norden schließt sich das passive und dünnbesiedelte Emsland an.

2. Die natürliche Ausstattung des Raumes.

a) Der Untergrund und seine Lagerstätten

Bestimmend für die Oberflächengestaltung des Untersuchungsgebietes sind die festen Gesteine der Kreide, die das Gerüst der Landschaft bilden, und die lockeren, eiszeitlichen Ablagerungen des Diluviums sowie des Alluviums. Im folgenden werden diese Erscheinungen beschrieben und auf ihre wirtschaftliche Nutzbarkeit hin untersucht.

a1) Wie die gesamte Bucht gehört das Untersuchungsgebiet nur bedingt zum Saxonischen Faltungsfeld.¹⁾ Stadtberg-Thieberg und der Waldhügel bilden zwei geologische Sättel. In zahlreichen Aufschlüssen erkennt man hier das Cenoman als die obere Gesteinsschicht. Harte graublaue Kalkbänke wechseln mit dünnen, weichen Mergelschichten ab. Diese Kalke liefern das Rohmaterial für Bau- und Düngekalke, die hier gebrannt werden. Die tieferliegenden älteren Schichten lassen sich im Emstal gut verfolgen. So wies Wegener 500 m südlich der Salzbergener Brücke Muschelkalk nach.²⁾ An der Kreisgrenze (Ochtruper Berg) stehen Gesteine des Jura an.³⁾ Den Bentheimer Sand-

1) Müller-Wille, Wilhelm I, a.a.O., S.37

2) Wegener, Theodor: Geologie Westfalens, Bd.1 der Sammlung Westfalenland, Paderborn 1926, S. 191

3) Reichenbach, Alfred II: Ein paar Minuten Geologie, in: Steinfurt im Wandel der Zeiten, Burgsteinfurt 1955, S. 11

stein findet man unterhalb von Schloß Bentlage und bei Hengemühlen Walderton. Das ölhaltige Gestein wurde seit 1866 in Salzbergen ausgebeutet und als Steinöl gern für Beleuchtungszwecke gekauft.¹⁾

Die stark durchklüftete Kreide enthält nur wenige Lagerstätten. Die aus den Gaultschichten der Unterkreide gewonnene Sole wird in Bentlage für Badezwecke und zur Salzgewinnung verwandt. Eine Schwefelquelle hart an der Kreisgrenze wird noch nicht genutzt. Toneisensteinknollen in der tonigen Entwicklung der unteren Kreide haben bei Rheine Anlaß zu Verleihungen gegeben. Der Eisenstein hat durchweg 33 % Fe-Gehalt. Die hohen Kosten der Aufbereitung und zwischengelagerte harte Schiefertone ließen die Gewinnung jedoch scheitern.²⁾ Die oberen Kreideschichten liegen auf dem Rheinischen Massiv. So unterteuft das steinkohlenreiche Karbon die ganze Bucht und tritt bei Ibbenbüren wieder zutage.

a2) Wie Nordwestdeutschland so ist auch die Umgebung Rheines eiszeitlich (Saaleeiszeit) überformt. Die geologischen Karten³⁾ bestätigen die Eigenbeobachtungen. Die höher gelegenen Teile des Untersuchungsgebietes sind teilweise mit Geschiebemergel überkleidet. Die ursprünglich geschlossene Bedeckung ist heute teilweise abgespült, so daß vielfach Gesteine der Kreide anstehen. Der von Wegener⁴⁾ noch als Endmoräne angesehene Münsterländische Kiessandrücken liefert vornehmlich in Neuenkirchen-Haddorf und St. Arnold wertvolles Kies- und Sandmaterial. Als natürliche Grundwasser-Lagerstätte ist er wie die Urems für die industrielle Erschließung von

1) Reichenbach, Alfred I, a.a.O., S. 57

2) Wegener, Theodor, a.a.O., S. 241

3) Wegener, Theodor, a.a.O., S. 345
Nordrhein-Westfalen Atlas, Düsseldorf 1956,
Blatt Geologie, 1 : 500 000

4) Wegener, Theodor, a.a.O., S. 347 ff.

großer Bedeutung.

Die niedere Geländestufe ist durchweg mit Decksanden des jüngeren Diluviums bedeckt. Die Böden weisen hier eine geringere Fruchtbarkeit auf als der Geschiebelehm. Jedoch ist der Unterschied zwischen "Up'm Klei" und "up'm Sand" wohnenden Bauern durch die Anwendung der Kunstdünger heute verwischt.

Aus dem Alluvium endlich stammen die schweren Böden längs der Ems. Auch die Flugsande der Dünen auf der rechten Emsseite sind in dieser Zeit entstanden. Ihre Sande liefern den Rohstoff für das Rheiner Kalksandsteinwerk.

b) Das Klima

Klimatabelle von Rheine¹⁾

	Ndschl. :	Temp. :
Januar	65,0	0,8
Februar	52,8	0,6
März	48,5	2,6
April	50,2	6,6
Mai	50,4	11,9
Juni	62,6	15,1
Juli	80,8	16,9
August	76,2	16,3
September	62,2	13,1
Oktober	64,0	9,0
November	62,0	4,3
Dezember	66,4	1,7

Ndschl. in mm,	Ø von 1911/1955
Temp. in °Celsius,	Ø von 1958/1960

Die Klimatabelle zeigt, daß die Winter mild (Januar über 0°) und die Sommer verhältnismäßig kühl (Juli 16,2°)

1) Nach Messungen der Stadtwerke Rheine

sind. Die Jahresschwankung beträgt folglich $15,4^{\circ}$. Die mittlere Zahl der Eistage (die tägliche Temperatur steigt nicht über 0°) beträgt etwa 16, die der jährlichen Frosttage (die Temperatur sinkt am Tage wenigstens einmal unter 0°) etwa 80 Tage.¹⁾

Die Niederschläge fallen zu allen Jahreszeiten mit einem Maximum im Monat Juli und einem Nebenmaximum im Monat Dezember. Die Höhe des Niederschlags differiert ein wenig unter dem Einfluß der Höhenzüge. So erhält die Westflanke des Waldhügels als Luvseite bis zu 780 mm, die Leeseite dagegen nur etwa 700 mm Niederschlag. Diese Unterschiede wirken sich jedoch kaum aus.

Kennzeichnend für das Klima ist der rasche Wetterwechsel, verbunden mit einer schnellen Zu- und Abnahme des Windes. Die häufigste Windrichtung Südwest wird auf 31,3 % berechnet. Es folgen der West- und der Nordwestwind mit 14,2 % bzw. 10,3 %²⁾, so daß durchschnittlich 55,8 % der Winde vom Meer herkommen.

Die physische Karte zeigt, daß sich die Einflüsse aus dem Westen ungehindert auswirken können.

Die oben aufgezeigten Fakten ordnen unser Gebiet in das Euatlantikum III ein.³⁾

c) Das Landschaftsbild

Der Untergrund und das Klima prägen das Bild der Naturlandschaft. Das weitere Untersuchungsgebiet erscheint als gewellte hügelige Formengemeinschaft. Einförmige Sandplatten und flache Mulden wechseln mit Kalkkrücken und kuppigen Hügeln.⁴⁾

Die Böden sind vorwiegend sandig-lehmig und zum Teil

1) Reichenbach, Alfred II, a.a.O., S. 15

2) Reichenbach, Alfred II, a.a.O., S. 15

3) Müller-Wille, Wilhelm I, a.a.O., S. 20

4) Müller-Wille, Wilhelm I, a.a.O., S. 69

stark vernäßt. Die höheren Stufen sind teils mit schwerem Verwitterungslehm überkleidet. Die hohen Niederschläge und die schwache Relieferung begünstigen auf den schweren Böden meist Staunässe und auf den leichteren Grundwasser innerhalb der oberen 2 Meter. Hohe Luftfeuchtigkeit, geringe Verdunstung und Rohhumus liefernde Pflanzen bewirken eine starke Auswaschung des Bodens, so daß aschfarbene Bleicherdeböden mit Ortsteinhorizonten weitverbreitet sind. Stellenweise - so im Elter Bruch - kam es zu Moorbildungen. Diese sind jedoch heute zum großen Teil trockengelegt und werden als Wiesen genutzt.¹⁾

Die Wasserläufe fließen träge, in zahlreichen Windungen durch häufig recht breite Talauen dahin und neigen zu Überschwemmungen. Hier findet man schwere nasse Gleiböden, die teilweise auch moorig sind. Nur im Gebiet von Rheine weist die Ems ein stärkeres Gefälle auf (6 m auf 3 km).

Die ursprüngliche Vegetation war auf dem Sandboden ein Eichen-Hainbuchen- bzw. ein Eichen-Birkenwald, je nach dem Grad der Nässe. Auf der Kreide stockten Buchen - heute noch im Bentheimer-Forst erhalten.

In den feuchten, bodennassen Gebieten dehnten sich Erlenzwälder und Moore aus. Unter dem Einfluß des Menschen breitete sich die Callunaheide aus, die zu Beginn dieses Jahrhunderts weite Strecken des Untersuchungsgebietes besetzte. In der Jetztzeit wurde sie stark zurückgedrängt und ist heute bis auf Reste ganz verschwunden. Stattdessen wird das Gebiet heute in einem Grünland-Getreide-Hackfruchtssystem genutzt, in dem das Grünland (23 %), das Ackerland (37 %) - vornehmlich Roggen - und der Wald (40 %) einer intensiven bäuerlichen Kultur die

1) Westermann-Atlas, Atlas für die Schulen in NRW, Braunschweig, o.J., S. 15

vorherrschenden Vegetationsformen sind.¹⁾

B. Die geschichtliche Entwicklung der Stadt Rheine bis zum 19. Jahrhundert

1. Besiedlung in prähistorischer Zeit

Die frühesten menschlichen Spuren, die im Bereich des Rheiner Stadtgebietes bekannt geworden sind, entstammen der jüngeren Steinzeit. Neben zahlreichen Kleinfunden sind es vor allem die mächtigen Hünengräber in Altenrheine und Mehringen, am Rodder Damm und im Fichtenvenn, die auf den Beginn einer bäuerlichen Besiedlung des mittleren Emstaales um etwa 2.500 v. Chr. schließen lassen.²⁾ Die jungsteinzeitlichen Siedler bevorzugten die trockenen höher gelegenen Bodenwellen, so daß Rheine, der Beckumer Raum sowie die Umgebung von Münster Ausgangspunkte für die Besiedlung des Münsterlandes waren.³⁾ Diese Besiedlung ist beständig, ununterbrochen fortgesetzt worden. Dies zeigen zahlreiche Urnenfunde aus späterer Zeit in unmittelbarer Nähe dieser Großsteingräber.

In der Bronzezeit war bereits das gesamte Münsterland sporadisch besiedelt.⁴⁾ Die dichtgehäuften Fundplätze (Grabhügel und Einzelgräber) um das heutige Stadtgebiet

-
- 1) Müller-Wille, Wilhelm I, a.a.O., S. 68 ff.
Landesplanungsgemeinschaft Westfalen - Kreisverwaltung Landkreis Steinfurt: Planungsgrundlagen für den Landkreis Steinfurt (Westf.), Burgsteinfurt 1951, Bl. 17
 - 2) Kersting, August II: Die Urgeschichte von Rheine, in: 75 Jahre C. Kümpers Söhne, Festausgabe der Werkszeitung: Der Spinnweber, 13. Jg., Heft 8, Rheine 1954, S. 59 ff.
 - 3) Gradmann, Robert: Vorgeschichtliche Landwirtschaft und Besiedlung, in: Geographische Zeitschrift 1936, 42. Jg., S. 378 ff.
 - 4) Kötter, Heinrich: Die Textilindustrie des deutsch-niederländischen Grenzgebietes in ihrer wirtschaftsgeographischen Verflechtung, Diss., Bonn 1952, S. 2

lassen eine mit Sicherheit relativ dichte Besiedlung zwischen 1.500 v. Chr. und 800 v. Chr. erkennen.

Aus der Eisenzeit sind im Stadtgebiet nur wenig Funde gemacht worden, u.a. auch Reste eigener Eisengewinnung. Diese Dürftigkeit braucht jedoch keine Schwächung in der Besiedlung zu bedeuten, zumal die Funde im übrigen Kreisgebiet sehr zahlreich sind.¹⁾

2. Die Besiedlung bis zur Kirchengründung St. Dionysius

Die ersten schriftlichen Aufzeichnungen über das nordwestfälische Emsgebiet befinden sich in den Jahrbüchern des römischen Geschichtsschreibers Tacitus. Nach dieser Quelle bewohnten zur Zeit des Kaisers Augustus die Brukterer das Gebiet der oberen und mittleren Ems.²⁾ Schon damals hatte Rheine eine gewisse Bedeutung wegen seiner günstigen Verkehrslage, denn es trafen sich hier zwei römische Heere, die über Xanten entlang dem Hellweg vor dem Sandforde und über die Nordsee-Ems kamen.

Nachdem im 3. u. 4. Jahrhundert die Brukterer sich den Franken angeschlossen hatten, gehörte Rheine bis zum 8. Jh. zum fränkischen Siedlungsgebiet. Dies läßt sich an Hand der Bodenfunde heute noch nachweisen. Allerdings scheint nach Kersting im ganzen nordwestfälischen-emsländischen Gebiet die Besiedlung nur sehr schwach gewesen zu sein, da "die stets umkämpfte Grenze zwischen Sachsen und Franken und der karge Sandboden wenig Anreiz zur Gründung von Höfen und Dörfern" boten.³⁾

Gegen Ende des 7. Jahrhunderts gelang es den Sachsen,

- 1) Reckels, Hermann I: Kreis Steinfurt, Kreis- und Stadthandbücher des Westfälischen Heimatbundes, 10. Bd., Münster 1950, S. 18
- 2) Führer, Anton: Geschichte der Stadt Rheine, Rheine 1927, S. 1 f.
- 3) Kersting, August II, a.a.O., S. 63
Müller-Wille, Wilhelm I, a.a.O., S. 170

das gesamte Münsterland zu erobern und ihr Gebiet bis zur Lippe auszudehnen. In dieser Zeit war Rheine Mittelpunkt des Gaues Bursibant, sowie der Hauptplatz eines Großgaues, der das Gebiet der heutigen Kreise Steinfurt, Bentheim, Lingen und des östlichen Kreises Ahaus umfaßte. Eine Burg auf dem Thieberg war sowohl für den Großgau als auch für den Gau Bursibant Versammlungsplatz, Gerichtsstätte und Heiligtum.¹⁾

Der natürlichen günstigen Verkehrslage und der überörtlichen Bedeutung als Mittelpunkt der beiden obengenannten Gaue ist es sicherlich zuzuschreiben, daß bereits gegen Ende des 8. Jahrhunderts im Zuge der Christianisierung des Sachsenlandes die Rheiner St. Dionysius-Kirche als erste Kirche in Nordwestfalen gegründet wurde.

In diese Zeit fällt auch die Anlage einer Befestigung an der Stelle des heutigen Falkenhofes, die Kaiser Karl in den Sachsenkriegen zur Sicherung seiner Heereswege nach Niedersachsen und Nordelbingen und zum Schutze des Emsüberganges in Rheine errichten ließ. Dieser sogenannte Königshof hatte den Grundriß eines langgezogenen Rechtecks²⁾; er wurde begrenzt von der heutigen Tiefenstraße, Mühlenstraße, Thiemauer und dem Kugeltimpen.

Mit der Gründung der St. Dionysiuskirche und der Anlage eines Königshofes wurde ein Kristallisierungspunkt gebildet, aus dem sich allmählich eine geschlossene Siedlung entwickeln konnte.

1) Kersting, August II, a.a.O., S. 64

Krüger, Sabine: Studien zur sächsischen Grafschaftsverfassung im 9. Jahrhundert, Göttingen 1950, S.24ff.

2) Kersting, August II, a.a.O., S. 64

3. Geschichtliche Entwicklung bis zur Gründung des Kreises Steinfurt (1816).

Die auf dem Hofgute Reni erbaute Kirche ging durch die Schenkung Ludwigs des Frommen im Jahre 838 samt den dazugehörigen (kaiserlichen) Zehnten, Gütern und Abgaben der Eigenhörigen in den Besitz des 822 gegründeten Benediktinerinnenstiftes Herford über.¹⁾ Verbunden mit dieser urkundlich ausgefertigten Schenkung, die 853 durch König Ludwig den Deutschen nochmals bestätigt wurde, waren auch die Patronatsrechte über die Pfarrei Rheine. Diese übte die Abtei Herford bis zur Säkularisation im Jahre 1803 aus.²⁾

Der ursprüngliche Pfarrbezirk umfaßte 17 Bauerschaften, die in etwa der heutigen Stadt und dem Amt Rheine einschließlich Dreierwalde, Neuenkirchen mit seinen Bauerschaften entsprechen. Zudem übte der Pfarrer von Rheine lange Zeit die Kirchenhoheit über Wettringen und Schöppingen aus.³⁾

Den Mittelpunkt dieses Rheiner Kirchensprengels bildete die Thiebauerschaft mit dem darin liegenden kaiserlichen Dominialhof - dem curia Rene, auch Vronehof, Vrohof, d.h. Herrenhof genannt - und die darin stehende Tauf- und Pfarrkirche. Das Hofgut wurde einem Verwalter oder Amtsmann (villicus) als Lehen übertragen, der dafür eine jährliche Pacht an das Kloster abzuführen hatte.

-
- 1) Darpe, Franz I: Herford und Rheine; Politik der Bischöfe von Münster zur Begründung und Befestigung ihrer Herrschaft über Rheine, in: Zeitschrift f. vaterländische Geschichte und Altertumskunde, Bd. 48, Münster 1890, S. 194 ff.
 - 2) Darpe, Franz I, a.a.O., S. 200 f.
Tibus, Adolf: Gründungsgeschichte der Stifter, Pfarrkirchen, Klöster und Kapellen im Bereich des alten Bistums Münster, Münster 1885, S. 835 f.
 - 3) Grosfeld, P.: Beiträge zur Geschichte der Pfarrei und Stadt Rheine nebst einem Chronicon Bentlacense und Urkunden, Münster 1875, S. 3
Tibus, Adolf, a.a.O., S. 834

Bei der günstigen Lage der Kirche am Kreuzungspunkt zweier Heeresstraßen und in der Nähe einer leicht zu überschreitenden Emsfurt ergab es sich mehr oder weniger zwangsläufig, daß sich hier Ansiedler niederließen und sich somit aus der kaiserlichen Befestigungsanlage und der Kirche eine geschlossene Siedlung entwickelte. "Diese Entwicklung ist aber bei der bekannten Abneigung der alten Bewohner Westfalens gegen jedes engere Zusammenwohnen offenbar nur sehr langsam vor sich gegangen."¹⁾ So wird denn auch erst in der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts Rene als ein pagus (Dorf) erwähnt²⁾, dessen Bewohner für ihre Hausplätze jährlich eine Abgabe, das sogenannte "Wortgeld", an den Vronhof zu entrichten hatten.³⁾

Eine schnellere Entwicklung wurde auch dadurch gehemmt, daß die Ansiedler den Grund und Boden vorerst nicht als Eigentum erwerben konnten. Die Äbtissin gestattete in einer Urkunde aus dem Jahre 1273 dem Pfarrer von Rheine "einige zur Kirche gehörige freie Ländereien, die sich usque ad fines gymnasii erstreckten, in ein Gut 'to wicbiledere-reght' zu verwandeln", damit darauf Häuser gebaut werden könnten.⁴⁾ Dieses Weichbildrecht, das in vielen alten westfälischen Städten dem eigentlichen Stadtrecht vorangegangen ist, ist als eine Erbzinsleihe im heutigen Sinne zu verstehen.⁵⁾ Als "Wigbold" konnte Rheine jetzt den Zuwanderern die Möglichkeit bieten, sesshaft zu werden.

Als die Bischöfe von Münster ihre Besitzungen bis an die untere Ems und bis nach Friesland hin ausgedehnt hatten, erlangte der Ort Rene ein erhöhtes Interesse für Mün-

1) Führer, Anton, a.a.O., S. 10

2) Führer, Anton, a.a.O., S. 12

3) Grosfeld, P., a.a.O., S. 6

4) Führer, Anton, a.a.O., S. 13 f.

5) Philippi, F.: Zur Verfassungsgeschichte der westfälischen Bischofsstädte, Osnabrück 1894, S. 23

ster. Der Erwerb von Grundbesitz und Gerichtsbarkeit war eine wichtige Voraussetzung, um die Landeshoheit zu erlangen. Daher legte Bischof Ludwig II. eine Befestigung in Rheine an¹⁾ und verlieh 1327 den Bewohnern des von ihm befestigten Rheine die Rechte und Freiheiten der Bürger von Münster.²⁾ 1345 und 1351 gelangte er durch den Kauf des Gogerichts zu Rheine von einer Steinfurter Burgmannsfamilie endgültig in den Besitz der Gerichtsbarkeit,³⁾ nachdem er sich diese zuvor angemaßt hatte.

Die Stadt umfaßte nur einen kleinen Bezirk des heutigen Stadtgebietes. Sie erstreckte sich zwischen der Hohen Lucht und der Münstermauer bis zur Kirohe und wurde von der Münsterstraße in zwei Hälften geteilt, in das sogenannte Münster- und Emspfand. Außerhalb des Stadtgebietes lagen der Herforder Fronhof und das Thie in der Thiebauerschaft, - das dritte "Pfand" - deren Bürger noch lange Zeit im Gegensatz zu den eigentlichen Stadtbewohnern Thiebauern genannt wurden. Erst zwischen 1463 und 1490 wurde die Thiebauerschaft in den Stadtbezirk eingemeindet.⁴⁾ Die Stadt wurde unter Bischof Otto IV. stärker ausgebaut und befestigt und besaß drei Tore: das Emstor, das Münstertor und das Thietor.

Nach der Niederlage des Grafen zu Tecklenburg bildete Otto IV. aus seinen bisherigen und neugewonnenen Besitzungen an der Ems die Ämter Bevergern und Rheine. Zum Amt Rheine gehörten Rheine, Mesum, Emsdetten, Neuenkirchen, Salzbergen, Emsbüren und Schepsdorf, zum Amt Bevergern neben Bevergern Riesenbeck, Saerbeck, Hembergen, Hopsten und Dreierwalde. Beide Ämter wurden gemeinsam von einem Amtsdrosten verwaltet, der seinen Amtssitz

-
- 1) Darpe, Franz II: Zur Geschichte der Stadt Rheine, in: Zeitschrift für vaterländische Geschichte und Altertumskunde, Münster 1880, Bd.38, S. 107 ff.
Darpe, Franz I, a.a.O., S. 185 f.
 - 2) Darpe, Franz I, a.a.O., S. 189, 204
Führer, Anton, a.a.O., S. 16 f.
 - 3) Führer, Anton, a.a.O., S. 20 f.
 - 4) Darpe, Franz II, a.a.O., S. 112 f.

überwiegend - besonders seit der Zerstörung des Schlosses in Bevergern (1681) - in Rheine hatte. Dieser hatte mit dem Amtsrentmeister die Verwaltung der landesherrlichen Einkünfte zu besorgen. Die Stadt selbst wurde von zwei Bürgermeistern, einem Lohnherrn und dem Rat verwaltet, die alljährlich neu gewählt wurden.¹⁾

Für den Schutz der Stadt hatten die Burgmannen des Bischofs zu sorgen, ehemals die "Herren von Rene", die dafür Güter als Burglehen, verbunden mit einigen Vorrechten, erhielten.²⁾ Diese Burgmannshöfe, von denen sich noch 6 nachweisen lassen, waren über das ganze Stadtgebiet verteilt. Sie gingen im Laufe der Zeit größtenteils in den Besitz der Stadt über.

Diese zu Beginn des 15. Jahrhunderts entstandene administrative und kirchliche Gliederung bestand in ihren Grundzügen bis zur Säkularisierung im Jahre 1803, als Preußen aufgrund des Reichsdeputationshauptschlusses den größten Teil des Bistums Münster zugewiesen bekam. Rheine jedoch wurde die Haupt- und Residenzstadt des neugegründeten Fürstentums Rheina-Wolbeck, durch das der Herzog Wilhelm von Loos-Corswarem für seine Verluste in den Niederlanden entschädigt wurde. Dieses Fürstentum erstreckte sich auf der linken Seite der Ems in einer Breite von 15 - 20 km etwa von Greven bis Hanekkenfähr.³⁾

Diese Neuregelung bestand nur kurze Zeit. Bereits nach drei Jahren besetzten die Franzosen Rheine und verleibten nach dem Tilsiter Frieden das Fürstentum Rheina-Wolbeck mit den Grafschaften Lingen, Bentheim, Horstmar

- 1) Führer, Anton, a.a.O., S. 21 ff.
Schriever, L.: Bevergern. Bramhorne. Die Diözesangrenze, eine geschichtliche Studie, Lingen 1896, S. 26 ff.
- 2) Führer, Anton, a.a.O., S. 37 ff.
- 3) Führer, Anton, a.a.O., S. 333 ff.
Darpe, Franz III: Geschichte des Fürstentums Rheina-Wolbeck, in: Zeitschrift für vaterländische Geschichte und Altertumskunde, Münster 1875, Bd. 33, S. 114

und Steinfurt dem Großherzogtum Berg ein.

Um die Kontinentalsperre besser sichern zu können, wurde 1811 durch französischen Senatsbeschluß das Großherzogtum Berg unmittelbar dem französischen Staatsgebiet angegliedert. Die französische Gesetzgebung trat nun voll in Kraft. Verwaltung und Rechtspflege wurden ohne Rücksicht auf das geschichtlich Überlieferte aufgebaut. Die Ems wurde zur Verwaltungsgrenze, so daß Rheine zwei Departments zugeschlagen wurde: Rheine rechts der Ems gehörte zum Oberemsdepartement, Rheine links der Ems zum Lippedepartement.¹⁾

Nach der Neuordnung aufgrund der Wiener Kongreßakte 1815 nahm das Königreich Preußen die Provinz Westfalen endgültig in Besitz. Die Verwaltung wurde neu festgelegt, und es erfolgte die heute noch gültige Kreiseinteilung. Danach wurden die früheren Ämter Rheine-Bevergern wie folgt aufgeteilt: Salzbergen, Emsbüren und Schepsdorf wurden dem Königreich Hannover angegliedert; Bevergern, Riesenbeck und Hopsten kamen zum preußischen Kreise Tecklenburg; Rheine (Stadt und Kirchspiel), Emsdetten, Elte, Mesum und Neuenkirchen zum Kreise Steinfurt. Saerbeck kam zum Landkreis Münster.

Diese Grenzziehung raubte Rheine seine Stellung als natürlichen Mittelpunkt eines größeren Bezirks. Es wurde von seinem emsländischen Einzugsgebiet durch die Hannoversche Landesgrenze getrennt und in den äußersten Winkel eines Kreises verlegt, dessen natürlicher und verwaltungsmäßiger Mittelpunkt Burgsteinfurt war.

1) Führer, Anton, a.a.O., S. 360 ff.

C. Die bevölkerungsgeographischen Grundlagen des Untersuchungsgebietes

1. Entwicklung der Bevölkerung¹⁾

Das Aufblühen von Handel und Gewerbe im 15. und 16. Jahrhundert (s.u.) brachte der Stadt Rheine einen großen Wohlstand, der nicht zuletzt in dem Bau der St. Dionysiuskirche seinen sichtbaren Ausdruck fand. Die Bevölkerung wuchs beständig und erreichte um 1520 die Zahl von 2.200. Diese Einwohnerzahl und auch die Ausdehnung des Stadtgebietes blieben - unterbrochen von Kriegszeiten - bis um 1800 konstant.

Auch in den ersten fünfzig Jahren des 19. Jahrhunderts stieg die Bevölkerung nur um ca. 450 auf 2.650 an. Zu Beginn der Industrialisierung hatte das Untersuchungsgebiet ca. 6.500 Einwohner, von denen auf das Gebiet der heutigen Stadt Rheine 2.600 und auf das heutige Amt Rheine 3.900 Einwohner entfielen. Erst der Aufbau der Industrie und der Ausbau und die Intensivierung der Landwirtschaft erweiterten die Existenzgrundlage und bestimmten im wesentlichen den weiteren Verlauf des Bevölkerungswachstums.

So verdoppelte sich von 1850 - 1882, also im Laufe von rund 30 Jahren die Stadtbevölkerung (1882 = 5.100 Einwohner). Nach der Gründerperiode verlangsamte sich das Tempo der Entwicklung sowohl im Aufbau der Industrie (s.u.) als auch im Bevölkerungswachstum, um sich dann von 1890 bis 1910 wiederum zu verdoppeln (1890 = 7.139 Einwohner, 1910 = 14.415 Einwohner). Bedingt durch den weiteren Ausbau der Industrie und das nun auftretende Verteilergewerbe im weitesten Sinne hielt das Bevölkerungswachstum - allerdings mit fallender Zuwachsrate - weiterhin an.

1) Zahlenangaben nach Unterlagen der Stadt- und Amtsverwaltung

Die Eingemeindung vom 1.4.1927 brachte der Stadt einen Einwohnerzuwachs von 53,6 % = 10.526 Einwohner, so daß sie nunmehr 29.590 Einwohner zählte. Der größte Teil der eingemeindeten Bevölkerung kam aus der Gemeinde Rheine Rechts der Ems (8.856), der Rest aus der Gemeinde Links der Ems.

Bis 1939 (= 34.368 Einwohner) resultierte die Bevölkerungszunahme - wenn man von der Eingemeindung absieht - in Rheine, wie überhaupt im gesamten Münsterland, in erster Linie aus dem hohen Geburtenüberschuß. Hinzu kommt für Rheine zwischen 1885 und 1905 ein Zuwanderungsgewinn, der weit über dem Durchschnitt des münsterländischen Textilgebietes liegen dürfte. Um den großen Bedarf an Arbeitskräften decken zu können, sahen sich die Rheiner Unternehmer gezwungen, Arbeitskräfte aus Schlesien, Sachsen, den Rheinlanden, und vor allem aus dem Emsland und aus Holland anzuwerben. Denn bei der geringen Besiedlung des Emstaales und dem gleichzeitigen Kräftebedarf in den umliegenden größeren Gemeinden und Städten blieb die Zahl der Einpendler nur unzureichend. Durch den Bau von Werkssiedlungen versuchte man, den großen Bedarf an Wohnraum für die neuen Ansiedler zu beheben. So schuf allein die Firma F.A. Kümpers von 1887 - 1907 50 Wohnungen und gewährte zum Bau von ca. 250 Eigenheimen zinsverbilligte Darlehen.¹⁾ Wanderungsverluste, die besonders die südlichen Kreise des münsterländischen Textilgebietes zwischen 1905 - 1939 erlitten,²⁾ lassen sich für Rheine in dieser Zeit nicht feststellen.

Kriegs- und Nachkriegszeit brachten für Rheine starke Bevölkerungsveränderungen. Diese können jedoch nicht als organische, mit der Tragfähigkeit des Untersuchungs-

1) Festschrift: 50 Jahre F.A. Kümpers baumwollspinnerei und -weberei, Rheine 1936, o. Seitenangaben

2) Landesplanungsgemeinschaft Westf. Das Textilgebiet des Münsterlandes. Daten zur Bevölkerungs-, Verkehrs- u. Wirtschaftsstruktur, Münster 1959, S. 8

gebietes in Zusammenhang stehende Entwicklungen angesehen werden. So hatte die Stadt, bedingt durch den hohen Zustrom an Flüchtlingen, Vertriebenen und Evakuierten von 1946 - 1949 einen durchschnittlichen jährlichen Wanderungsgewinn von 1.254, dem ein durchschnittlicher jährlicher Geburtenüberschuß von 376 gegenüberstand. Wenngleich auch in Rheine die Arbeitsplatzkapazität sehr schnell ausgeweitet werden konnte, so fanden doch bei weitem nicht alle Vertriebenen und Evakuierten einen Arbeitsplatz. Im Laufe der Wiederbelebung der Wirtschaft ist daher ein großer Teil der Evakuierten und auch ein Teil der Vertriebenen in das Industriegebiet abgewandert. 1958 betrug der Wanderungsverlust 823, bedingt durch die Textilkrise. Es ist jedoch zu erwarten, daß sich die Zu- und Abwanderungen in den nächsten Jahren immer mehr einander angleichen (1960 betrug der Wanderungsverlust nur noch 127). Die Wanderungsverluste konnten durch die starken Geburtenüberschüsse der letzten Jahre ($\emptyset$ 460) in etwa aufgefangen werden. Z.Zt. beträgt die Einwohnerzahl der Stadt Rheine 44.282, darunter 4.657 Vertriebene (Stand Oktober 1960).

Auch im Amt Rheine wurde das Bevölkerungswachstum im wesentlichen durch die Industrialisierung bestimmt. So hat Elte, das bis heute agrar geblieben ist, seine Einwohnerzahl praktisch kaum anheben können. In Mesum setzte der Bevölkerungsaufschwung erst ein, als um 1914 die Juteindustrie aufgebaut wurde. Am schnellsten konnte sich noch die Gemeinde Rechts der Ems entwickeln. Hier wurden schon früh Fabriken errichtet, zudem wirkte sich auch die unmittelbare Stadtnähe stark aus. Als mit der Eingemeindung die Textilbetriebe mit der umliegenden Bevölkerung der Ämter Rechts und Links der Ems an den Stadtbezirk fielen, war für die verbleibenden Teile der beiden Ämter die Möglichkeit nicht mehr gegeben, sich bevölkerungsmäßig stark zu vergrößern.

Entwicklung der Einwohnerzahlen im Amt Rheine

	Rh. Links der Ems	Rh. Rechts der Ems	Mesum	Elte
1861	1302	1448	846	500
1899	1522	2956	1071	410
1918	2649	6724	1795	550
31.3.1927	3683	10582	2423	537
1.4.1927	1975	1726	-	-
1.1.1961	4573	4111	4707	1044

2. Soziale Schichtung und berufliche Struktur

Eine genaue Analyse der beruflichen und sozialen Struktur der Bevölkerung wurde dadurch sehr erschwert, daß über die Zusammensetzung der Erwerbspersonen, deren Unterteilung nach Wirtschaftsbereichen sowie über die Höhe der Erwerbsquote kein neues amtliches Zahlenmaterial vorliegt. Die letzte statistische Aufnahme fand im Jahre 1950 statt.

Dieses Zahlenmaterial reicht jedoch für eine Beurteilung der gegenwärtigen Verhältnisse nicht aus. Der Verfasser mußte daher Unterlagen und Zusammenstellungen des Arbeitsamtes Rheine, der Stadt- und Amtsverwaltung und der Kreishandwerkerschaft mitbenutzen.

Nach den Ergebnissen der amtlichen Statistik aus dem Jahre 1950 waren von den 40.363 Stadteinwohnern:

16.252	=	40,2 %	Erwerbspersonen
4.576	=	11,3 %	selbständige Berufslose
19.535	=	48,5 %	Angehörige ohne Hauptberuf

Die Erwerbsquote betrug auf der Männerseite 56,4 %, auf der Frauenseite 26,1 %. Damit lag 1950 die Erwerbsquote

bei den Männern um ca. 8 % niedriger, bei den Frauen um 1 % höher als der Landesdurchschnitt von NRW. Nach neueren Berechnungen des Arbeitsamtes Rheine dürften sich die Erwerbsquoten um 4 % bzw. 2 % erhöht haben. Die hohe Zahl der selbständigen Berufslosen erklärt sich aus der gerade für die Nachkriegszeit typischen allgemeinen Veralterung der Bevölkerung. Sie ist heute relativ gemessen sicher nicht mehr so hoch.

Erwerbspersonen nach ihrer Berufstätigkeit
in Stadt und Amt Rheine
Stand 1950

	<u>Rheine Stadt</u>		<u>Rheine Amt</u>		<u>NRW</u>
	absolut	i.v.H.	absolut	i.v.H.	i.v.H.
Selbständig	1.619	10,0	706	11,5	14,3
Mithelfende Familienangehörige	344	2,1	1.170	19,7	7,0
Unselbständige Arbeitnehmer	14.289	87,9	4.261	68,8	78,7
	16.252	100	6.137	100	100

Die Aufteilung der Erwerbspersonen nach Art ihrer Berufstätigkeit hebt besonders den hohen Anteil der unselbständigen Arbeitnehmer in Rheine hervor. Rheine wird damit zu einer typischen Industrie- und Arbeiterstadt. Dies zeigt sich besonders deutlich, wenn man die Zugehörigkeit auf die verschiedenen Wirtschaftsabteilungen und ihre Aufteilung auf die einzelnen Wirtschaftszweige untersucht. Im Amt Rheine, das bis heute noch überwiegend agrar geblieben ist, ist der Kreis der mithelfenden Familienangehörigen nach wie vor sehr hoch.

Aufteilung der Erwerbspersonen der Stadt Rheine nach
Wirtschaftsbereichen
Stand Oktober 1960¹⁾

Landwirtschaft	1,3 % =	258
Industrie u. Handwerk	61,1 % =	12.153
Handel u. Verkehr	22,6 % =	4.495
Öffentlicher Dienst	7,8 % =	1.552
Privater Dienst	<u>7,2 % =</u>	<u>1.432</u>
	100,0 % =	19.890

Die überragende Bedeutung, die "Industrie und Handwerk" im Wirtschaftsgefüge der Stadt einnehmen, ergibt sich aus obiger Zusammenstellung. Die in dieser Wirtschafts-
abteilung Beschäftigten verteilen sich wie folgt auf:

1. Textilindustrie	7.668	Beschäft-	=	63,08 %	(Stichtag
davon:		tigte			1.8.1960)
Strumpffabri-					
kation, Nähereien	(1.568)	"	=	(12,90 %)	"
und Wirkereien					
2. Metallindustrie	812	"	=	6,68 %	"
3. Baugewerbe	1.800	"	=	14,81 %	(geschätzt)
4. übrige (Hand-					
werk, Kalkwer-	1.873	"	=	15,43 %	"
ke, Tabakfabri-					
kation etc.)	<u> </u>			<u> </u>	
Industrie und					
Handwerk	12,153			100,00 %	

Hiernach sind in der Textilindustrie und in artverwandten Industrien fast 2/3 der Erwerbspersonen tätig, die von der Industrie und dem Handwerk beschäftigt werden. Dieser hohe Anteil hebt die besondere Bedeutung, die dieser

1) Bericht über die wirtschaftliche Lage der Stadt Rheine, herausgegeben von der Stadtverwaltung Rheine, o.J., o.S.

Industriezweig in Rheine einnimmt, deutlich hervor.

D. Die wirtschaftliche Entwicklung

1. Beginn der Stadtwirtschaft

Mit der Verleihung des Stadtrechts und der damit verbundenen erhöhten Sicherheit durch die Ortsbefestigung war unter dem Schutz eines mächtigen Landesherrn nunmehr die Möglichkeit zur Weiterentwicklung von der Stufe der Hauswirtschaft zur Stadtwirtschaft gegeben. Rheine wurde für die engere ländliche Umgebung der gewerbliche Mittelpunkt, nachdem es schon zuvor durch die Kirche kultureller Mittelpunkt war. Hierhin begab sich an den Sonn- und Feiertagen die ländliche Bevölkerung des Kirchspiels.

Getragen wurde die Stadtwirtschaft von den Gewerbetreibenden und Kleinhandwerkern, deren Existenzgrundlage zunächst noch zu einem großen Teil auf ihrer außerhalb der Stadt gelegenen Landwirtschaft beruhte. Auch waren die Gewerbe vorläufig noch auf die Bedürfnisse der ländlichen Bevölkerung ausgerichtet.

Als Folge der Zunahme der Stadtbevölkerung und der fortschreitenden Berufsdifferenzierung konnten Handwerk und Gewerbe immer mehr Fuß fassen, so daß bereits im 14. Jahrhundert ein zunftmäßiger Zusammenschluß aller Meister desselben Gewerbes in den Gilden erfolgte. Zweck dieser gewerblichen Verbände war einmal die Verwaltung der eigenen Angelegenheiten (Überwachung der Lehrlingsausbildung, Abnahme der Meisterstücke u.a.), zum anderen die gemeinsame Interessennahme in den kommunalen Angelegenheiten. Daneben erhielten die Gilden durch den Zunftzwang gegenüber dem nicht einheimischen Gewerbe eine bevorzugte Stellung, die jedoch mit der Gefahr der Übervorteilung der Konsumenten verbunden war.¹⁾

1) Führer, Anton, a.a.O., S. 43

1366 bestanden bereits vier Gilden: Schneider, Fleischer, Schuhmacher und Bäcker. Zu diesen traten später als gewerbliche Organisationen: das Wandmacheramt, das Tuchscherer- oder Tuchbereiteramt, das Schreineramt, das Glaser-, Maler- und Faßbinderamt, das Schmiedeamt.¹⁾

Zur raschen Entwicklung des einheimischen Gewerbes trugen auch die Märkte bei, von denen für das 15. Jahrhundert vier nachzuweisen sind: Maria Himmelfahrt, Dionysius (9. Oktober), Allerheiligen und der Kalte Markt (vor Weihnachten).²⁾

An jeweils drei Tagen herrschte in der Stadt volle Gewerbefreiheit; dadurch wurde das für die Gilden bestimmte Privileg des Alleinverkaufs handwerklicher Erzeugnisse zeitweilig beseitigt. Im Laufe der Zeit - bis zum 19. Jahrhundert - hat sich die Zahl der Märkte zwar auf acht erhöht, sie verloren aber mit dem Ausbau der Gewerbefreiheit immer mehr von ihrer ursprünglich hohen wirtschaftlichen Bedeutung.

2. Die Entwicklung von Handwerk und Handel bis zum 19. Jahrhundert

a) Textile Fertigung

Führend von allen in der Stadt betriebenen Gewerben waren das Leinen- und Tuchmacherhandwerk.

Wie in vielen bedeutenden Textilgebieten, so zwang auch im Rheiner Gebiet der verhältnismäßig wenig ertragreiche Boden die Bevölkerung schon früh zu zusätzlicher Arbeit. Den bäuerlichen Flachs- und Hanfanbau begünstigte das ozeanisch bestimmte, sehr feuchte Klima auf den

-
- 1) Darpe, Franz IV: Das Gildewesen der Stadt Rheine, in: Zeitschrift für vaterländische Geschichte und Altertumskunde, Bd. 44, Münster 1886, S. 98 ff.
 - 2) Kolck, Franz I: Das gewerbliche Leben im Mittelalter und seine Organisation in Rheine, in: 75 Jahre C. Kumpers Söhne, Festausgabe der Werkszeitung: Der Spinnweber, 13. Jg., Heft 8, Rheine 1954, S. 81

schweren Böden am Westrand des Kernmünsterlandes und am Bentheimer Rücken, und die weiten, sandigen Heidegebiete des mittleren Emstaales drängten zur Wollschafzucht. So bot also im Untersuchungsgebiet die Textilherstellung im Mittelalter und in der frühen Neuzeit die Möglichkeit, "dürftigen Boden ein Mehr an Einkommen abzurufen und eine von Generation zu Generation wachsende Schar von Nichthoferben zu Verdienst zu bringen."¹⁾

Zum raschen gewerblichen Aufschwung des 15. und 16. Jahrhunderts verhalf auch der Rheiner Handel, der vornehmlich den Absatz des fertigen Leinens und Tuches besorgte. Die Handelsbeziehungen beschränkten sich dabei nicht auf Rheine selbst und seine nähere Umgebung, sondern waren in erster Linie auf die benachbarten Niederlande gerichtet, wo im 13., 14. und 15. Jahrhundert Deventer der überragende Marktmittelpunkt für die Ostniederlande und Westfalen war.²⁾ Aber auch in die entgegengesetzte Richtung bis zur Ostsee hin lassen sich die Spuren Rheiner Kaufleute verfolgen. So wird unter den Kaufleuten, die sich in Lübeck niederließen, Gödecke Lange aus Rheine im 15. Jahrhundert genannt, und in den ältesten Urkunden der Stadt Riga wird unter anderen münsterländischen Kaufleuten auch Gottschalk von Rheine erwähnt.³⁾

Die sehr vielseitigen überlokalen Handelsbeziehungen im In- und Ausland veranlaßten die Stadt, sich schon früh⁴⁾ der Hansa anzuschließen, der sie bis zur Auflösung im Jahre 1630 angehörte.

In der Stadt Rheine selbst wurde im Gegensatz zu den anderen Textilorten des Münsterlandes nur wenig Leinwand produziert, so daß, anders als in der anliegenden Grafschaft Bentheim⁵⁾ und den meisten heute wichtigen mün-

1) Kersting, August I, a.a.O., S. 87

2) Kersting, August I, a.a.O., S. 87

3) Führer, Anton, a.a.O., S. 66 f.

4) Bereits 1470 als Mitglied der Hansa erwähnt

5) Butke, Irmgard: Die Entwicklung der Textilindustrie in der Grafschaft Bentheim, Diss., Münster 1933, S. 8

sterländischen Textilstädten, es zu keinem zunftmäßig organisierten Zusammenschluß der Leineweber in Rheine kam. Vielmehr wurde Rheine (Stadt) Mittelpunkt der Wollindustrie, die zunächst Wolle aus dem Emsland, später von den britischen Inseln handwerksmäßig verarbeitete.

Das Tuchmacherhandwerk gliederte sich in zwei Gilden, das Tuchmacheramt und die Tuchscherer-Bruderschaft, die beide um 1560 gegründet waren. Das Wandtuchmacheramt verzeichnete allein von 1562 - 1593 199 Neuaufnahmen, von 1593 - 1606 83.¹⁾ Die Bedeutung des Tuchmachergewerbes für Rheine geht aus einer Eingabe des Magistrats an die Münstersche Regierung vom Jahre 1668 hervor, in der es heißt, daß die Rheiner Bürgerschaft zumeist aus Wandmachern bestehe.

Die Tuchscherer, von denen es stets nur 8 - 9 Meister gab, mußten die groben Wollstoffe - Py oder Pic genannt - gleichmäßig scheren, eine Aufgabe, die hohe Kunstfertigkeit verlangte und daher nur von Handwerkern durchgeführt werden konnte.

Neben dem Wollspinnen und -weben hat auch die Färberei große Bedeutung erlangt. Um den Bedarf an Färberröte decken zu können, wurde Krapp in der Umgegend von Rheine in größeren Mengen angebaut.²⁾

Seit 1732 webten die Franziskaner in eigener Regie mit einheimischen Webern das Tuch für die ganze Ordensprovinz in Rheine.

Wenngleich in Rheine bereits im 17. Jahrhundert "Boomsidemakers" erwähnt werden, so hat die Baumseidenindustrie nie eine große Rolle gespielt. Die führende Stellung erlangten vielmehr Warendorf, Bocholt, Nordhorn und das niederländische Amersfoort.³⁾

1) Kolck, Franz I, a.a.O., S. 78 f.

2) Führer, Anton, a.a.O., S. 372

3) Kötter, Heinrich, a.a.O., S. 13 f.

Im Gegensatz zur Wollverarbeitung in der Stadt war auf dem Lande (im heutigen Amt Rheine) die Leinenherstellung weitaus stärker verbreitet. Sie wurde zunächst als ländliche Eigenproduktion für den eigenen Bedarf betrieben und war somit ein Teil der bäuerlichen Nebenbeschäftigung in den arbeitsschwachen Wintermonaten. Später, als die Zahl der Kötter, Brinksitzer und Heuerlinge, die sich mit immer schmaler werdenden Teilen der Mark oder mit Pachtland begnügen mußten, immer größer wurde, wurde die Leinenverarbeitung immer mehr von diesen übernommen. Sie waren somit die eigentlichen Träger des ländlichen Leinengewerbes,¹⁾ da sie regelmäßig über den eigenen Bedarf hinaus für den Verkauf arbeiteten und sich dadurch einen Nebenerwerb sicherten. Der heimische Flachs wurde kaum oder nur ungenügend sortiert und lieferte daher sehr grobe Garne und Gewebe. Diese wurden entweder direkt beim Krämer gegen Waren eingetauscht oder aber den Rheiner Zwischenhändlern übergeben, die die Rohstoffzufuhr und den Warenabsatz dirigierten. Als nach dem Untergang der Hanse dem Rheiner Handel die Kraft fehlte, sich erneut in den Handel über weite Räume einzuschalten,²⁾ wurde der Handel von den Tödden, reisenden Kaufleuten aus den Dörfern Hopsten, Recke und Mettingen, übernommen.

An der Umstellung von Leinengewebe auf die "Baumseide" beteiligten sich die Rheiner Leineweber fast überhaupt nicht. Einmal war in der Stadt bereits ein blühendes Wollgewerbe ansässig, und zum anderen gelang es den aus Flandern vertriebenen Mennoniten nicht, in Rheine festen Fuß zu fassen, um hier, wie in Bocholt, Borken, Coesfeld und Warendorf, ein neues Gewerbe aufzubauen.

Das Rheiner Leinenhandwerk stellte sich nur teilweise auf die Webwarenmanufaktur um und produzierte Leinengar-

1) Kötter, Heinrich, a.a.O., S. 6 ff.

2) Kersting, August I, a.a.O., S. 89

ne für die Fertigwarenhersteller der Baumseidenindustrie des westfälischen Binnenlandes und des holländischen Grenzbereiches. Ähnlich war auch die Situation im benachbarten Nordbentheim: von hier gingen allein 66 % der anfallenden Garne nach Enschede, Oldenzaal und Ootmarsum, wo sie verwebt wurden.¹⁾

Im Vergleich zu anderen Textilgebieten (Minden - Ravensberg, Tecklenburgerland), in denen eine staatlich gelenkte Wirtschaftspolitik wesentlich zum Aufblühen und zur Verbesserung der einheimischen Produktion beitrug, war in Rheine das Textilgewerbe auf eigene Initiative und Kraft angewiesen.²⁾ So wirkte sich hier das Fehlen einer Legge (= Schauanstalt für Preise und Qualität der textilen Erzeugnisse) sehr nachteilig aus und erschwerte eine standardisierte und vereinheitlichte Produktion. In Tecklenburg z.B. förderte seit 1650 Graf Moritz mit aller Energie den Anbau von Flachs und Hanf. 1664 gründete er in Tecklenburg die erste Schauanstalt und begünstigte das Ansetzen von Nebenerwerblern, Kleinköttern und Heuerlingen. Diese wirtschaftspolitischen Maßnahmen wurden nach 1702 von der Preußischen Regierung konsequent fortgesetzt, indem sie die Zahl der Leggen erhöhte, mehreren Orten das Stadtrecht verlieh und 1710 eine vorbildliche Leggeordnung schuf.³⁾

Der Rheiner Leineweber übte das Spinnen und Weben in erster Linie als Nebenbeschäftigung aus. Er blieb mit der Landwirtschaft eng verbunden und war in der Hauptsache

1) Müller-Wille, Wilhelm I, a.a.O., S. 318

2) Das zu Beginn des 18.Jh.'s erlassene fürstbischöfliche Verbot der Ausfuhr von Wolle und der Einfuhr von Wollstoffen wurde durch den Übergang auf die Baumwolle für Rheine schon bald bedeutungslos.
Helmrich Wilhelm: Die Industrialisierung und wirtschaftliche Verflechtung des Münsterlandes, Diss., in: Veröffentlichungen des Provinzialinstituts für Westfälische Landes- und Volkskunde, Reihe I, Wirtschafts- u. verkehrswissenschaftliche Arbeiten, Heft 1, Münster 1937, S. 50

3) Müller-Wille, Wilhelm I, a.a.O., S. 307 f.

Landwirt, Knecht oder Tagelöhner. So schlossen sich denn auch die meisten Rheiner Kötter und Heuerlinge dem großen Strom der Hollandgänger an, der sich alljährlich im Frühjahr "zwischen Säen und Ernten" in die östlichen holländischen Provinzen bewegte. Von hier waren viele Arbeitskräfte in die im Westen sich schon früh entwickelnde Industrie abgewandert, die in der Landwirtschaft und im 18./19. Jahrhundert bei den öffentlichen Arbeiten - Kanalbau - fehlten.¹⁾ Als Grasmäher, Torfstecher, Melker und Zimmerleute konnten die Hollandgänger dort bei größter Sparsamkeit 40 - 50 Gulden verdienen. Die Verpflegung - "bis zu 50 Pfd. Speck, 20 Pfd. Butter, wohl 200 Eier, 1 Dutzend trockene Mettwürste und 1 bis 2 Scheffel Buchweizenmehl"²⁾ - wurde in großen Tragkörben, "Kiepen" genannt, mitgenommen, dazu noch einige Ballen Leinen, die sich in Holland gut verkaufen ließen. Nach der Rückkehr wurden die Pacht und die Schulden bezahlt und der notwendige Hausrat und Vieh gekauft. Sodann kamen sie ihrer vertraglichen Dienstleistung auf dem Hofe nach, "nachdem schon ein Teil der zu leistenden Tagwerke während ihrer Abwesenheit von den anderen Familienangehörigen oder einem Vertreter, der dafür im Herbst 2 - 3 Taler erhielt, geleistet worden war".³⁾

b. Übrige Gewerbebezüge

Im 15. und 16. Jahrhundert wurde am Waldhügel und auf dem Thieberg Kalkstein gebrochen und zum Teil an Ort und Stelle in primitiven Kalköfen gebrannt.⁴⁾ Auf der "Loege"

- 1) Warning, Wilhelm: Das Hollandgehen, in: Westfalenspiegel, Heft 7 (1956), S. 11 ff.
- 2) Reckels, Hermann II: Volkskunde des Kreises Steinfurt, 2. Teil, Heimatjahrbuch des Kreises Steinfurt 1932, Burgsteinfurt 1932, S. 193
- 3) Kötter, Heinrich, a.a.O., S. 10
- 4) Der Beginn des Kalkabbaus liegt im 10. Jahrhundert, als mit der Einführung des Steinmörtelbaues in mehreren Kalköfen die Cenomangesteine zu Baukalk verarbeitet wurden.

und im Devesberg wurden zwei Ziegeleien betrieben. Ein großer Teil der gewonnenen Materialien fand Verwendung für den Bau und die Unterhaltung der Festungsanlagen und beim Ausbau der Stadt; daneben wurde aber auch ein lebhafter Handel über die Stadt hinaus betrieben, wobei besonders Ziegelsteine und Pfannen nach Holland ausgeführt wurden.¹⁾ Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts stieg die Zahl der Feld- und Trichteröfen bis auf 11 an. Drei Öfen standen auf dem Stadtberg, vier auf dem Thieberg und vier in der Nähe des jetzigen Bahnhofes.

Größere überörtliche Bedeutung besaß auch die "Saline Gottesgabe" in Bentlage, wo die Salzquellen ausgenutzt wurden. "Das Gottesgaber Salz genoß einen guten Ruf und verdrängte eine Zeit lang weithin bis über die Grenzen des Stifts hinaus das ausländische Salz".²⁾ Die Saline wurde im 18. Jahrhundert von einer Salinensozietät übernommen, nachdem zuvor die Velener Edelleute mit den Salzquellen belehnt worden waren. Diese Sozietät war es auch, die Mitte des 18. Jahrhunderts den Salinenkanal anlegte, der das Aufschlagwasser für eine "Wassermaschine" aus der Ems zuführen sollte. 1817 lieferte die Saline "Gottesgabe" rund 13.500 Zentner Salz zu einem Wert von 14.700 Talern.³⁾

Neben den oben genannten entwickelten sich auch andere Erwerbszweige, so daß wir zu Ende des 18. Jahrhunderts ein Faßbinder- und ein Speditionshaus, verschiedene Säge-, Mahl-, Perlgrauen-, Oel- und Walzenmühlen an der Ems, zwei Lederfabriken, eine Cichorienfabrik, Emsschifffahrt und Torfgräberei (in der Bauerschaft Bentlage)

- 1) Führer, Anton, a.a.O., S. 44
Mathar, Ludwig: Der Kreis Steinfurt. Das Land an Ems, Vechte und Aa, Burgsteinfurt 1931, S. 47
- 2) Führer, Anton, a.a.O., S. 309 f.
- 3) Reckels, Hermann III: Rheine vor drei Menschenaltern, in: 75 Jahre C. Kämpers Söhne, Festaussgabe der Werkszeitung: Der Spinnweber, 13. Jg., Heft 8, S. 67

vorfinden.¹⁾

3. Depression zu Anfang des 19. Jahrhunderts

Ebenso wie im übrigen westfälischen Textilgebiet verlief auch in Rheine die Entwicklung des Textilgewerbes bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts durchweg stetig und harmonisch.²⁾ Zwar gab es Stimmen, die eine Verlagerung der Wolle auf die Baumwollstoffe und die Leinwand ankündigten, aber ihnen wurde weiter keine große Beachtung geschenkt; denn solange die Baumwolle noch ein relativ teurer Rohstoff blieb, bestand für das Wollgewerbe in Rheine noch eine gesunde Existenzmöglichkeit.

Diese im allgemeinen günstige Entwicklung wurde jedoch jäh abgestoppt, als das Rheiner Tuchgewerbe infolge der Kontinentalsperre sein wichtigstes Absatzgebiet England verlor und Holland später noch auf Wollstoffe einen hohen Einfuhrzoll legte. Einen Ersatzmarkt im Inland zu gewinnen, war wegen der zahlreichen Zollschranken ausgeschlossen.

Nach der Aufhebung der Kontinentalsperre verschlechterte sich die Lage weiter. England hatte während seiner Isolierung eine konzentrierte und mit allen maschinellen Hilfsmitteln (Spinnmaschinen und mechanische Webstühle) ausgestattete großbetriebliche Textilindustrie aufgebaut, deren Kapazität weit größer als der Inlandsbedarf war.³⁾ Zudem war es in Amerika durch den Ausbau der Plantagen und mit Hilfe von Entkörnungsmaschinen gelungen, die Baumwolle wesentlich billiger herzustellen, so daß die Baumwollproduktion einen ungeahnten Aufschwung nahm, wie folgende Tabelle zeigt:⁴⁾

1) Reckels, Hermann III, a.a.O., S. 67 f.

2) Kötter, Heinrich, a.a.O., S. 18

3) Kersting, August I, a.a.O., S. 92

4) Kötter, Heinrich, a.a.O., S. 67 f.

zusammengestellt nach Angaben bei
Biller, Carl: Der Rückgang der Handleinwandindustrie
des Münsterlandes, Diss., Leipzig 1906, S. 6

Produktion von Baumwolle

1828/29	1.235.000 Ballen
1837/38	2.180.000 "
1847/48	2.901.024 "
1852/53	3.993.900 "

1 Ballen = ca. 3 Zentner

Die während der Kontinentalsperre in England aufgespeicherten Baumwollwaren wurden nach der Aufhebung zu billigsten Preisen auf dem europäischen Kontinent abgesetzt und brachten das Tuchgewerbe in kurzer Zeit völlig zum Erliegen.

Garnausfuhr der englischen Textilindustrie¹⁾

1832	8.705 engl. Pfund Sterling
1833	72.006 " " "
1834	136.312 " " "
1844	1.021.796 " " "

In einem Bericht des Rheiner Bürgermeisters aus jener Zeit wird die kritische Lage wie folgt beschrieben: "Die hiesigen Tuchfabrikanten haben keinen Absatz. Viele Tuchmacher müssen ihre Stühle stehen lassen und auf Tagelohn gehen oder sich auf andere Art beschäftigen, weil sie die Wolle zu einem so übermäßig hohen Preise wie seit undenklichen Zeiten nicht gewesen, nicht ankaufen und die Tücher nach Maßgabe der eingekauften Wolle absetzen können."²⁾

1) Rohling, R.: Die Standortentwicklung der münsterländischen Baumwollindustrie, Diss., Freiburg 1923, übernommen von:

Kötter, Heinrich, a.a.O., S. 18

2) zitiert nach Führer, Anton, a.a.O., S. 373

Nicht ganz so schwer betroffen wie die städtischen Wollweber waren die ländlichen Hausweber, die in der Intensivierung der Landwirtschaft einen gewissen Ausgleich fanden. Für die berufsmäßigen Weber bot sich als Ausweg die Hollandgängerei. Zudem fand ein Teil von ihnen Arbeit und Erwerb in den öffentlichen Arbeiten: Emslandprogramm Preußens 1820-45, Bau des 25 km langen Haneken Kanals zwischen Lingen und Meppen durch das Königreich Hannover, Chausseebauten in der Provinz Westfalen. Dadurch konnte wenigstens ein großer Teil der Not gelindert werden.¹⁾

II. Kapitel: Das wirtschaftliche Erscheinungsbild der Stadt

Vorbemerkung: Allgemeiner Aufbau der Wirtschaftsstruktur

Die heutige wirtschaftliche Struktur der Stadt Rheine wird in hohem Maße durch die baumwollverarbeitenden Industriebetriebe bestimmt. 10 Betriebe bieten ca. 6.800 Arbeitsplätze. Rechnet man noch die anderen textilen Betriebe, wie Ausrüstungsbetriebe, Nähereien, Seilereien, Strumpfbetriebe hinzu, so bietet dieser Industriezweig allein ca. 9.500 Arbeitsplätze. Daneben spielen die anderen Industriezweige nur eine untergeordnete Rolle. Maschinenbauindustrie (1000), Kalkindustrie (260), Tabakindustrie (40) bieten in Rheine ca. 1.300 Arbeitsplätze. Im Amt Rheine verfügen die 14 Industriebetriebe über ca. 1.300 Arbeitsplätze, von denen die 6 textilverarbeitenden Betriebe ca. 1050 stellen (darunter die drei Jutebetriebe in Mesum mit 880 Beschäftigten).

Damit hat die Industrie im Untersuchungsgebiet ca. 12.000 Arbeitsplätze, von denen die Textilindustrie und

1) Kersting, August I, a.a.O., S. 92

artverwandte Betriebe den Hauptanteil stellen. Diese einseitige Ausrichtung der Industrie wirft die verschiedensten Probleme auf, die noch an anderer Stelle zu erörtern sind.

Das Arbeitsplatzpotential der Industrie reicht jedoch nicht aus, um einer Stadt von 44.000 Einwohnern genügend Arbeitsplätze zu bieten. Hinzu tritt daher eine große Zahl mittlerer, kleinerer und Kleinstbetriebe des Gewerbes und des Handels, deren Arbeitsplatzkapazität die der Großbetriebe in etwa erreicht. Daneben ist die Bundesbahn mit 1.650 Arbeitsplätzen ein wichtiger Faktor. Damit übersteigt das Angebot an Arbeitskräften in Rheine die Zahl der Erwerbstätigen der Stadt. Diese Plätze werden durch Einpendler besetzt (s. Kapitel IV).

Für die wirtschaftliche Struktur der Stadt ist auch die Stationierung von Bundeswehreinheiten im Standort Rheine von einiger Bedeutung. So werden z.Zt. hier über 400 Millionen DM für Kasernenbauten investiert. Z.Zt. befinden sich etwa 1.500 Soldaten im Standort Rheine. Diese Zahl wird sich in den nächsten Jahren auf etwa 4.500 erhöhen.

A. Die Baumwoll- und Juteindustrie als bestimmender und tragender Faktor der Wirtschaft

1. Aufbau und Träger der Textilindustrie

a) Der allgemeine Aufbau und die ihn bestimmenden Faktoren

"Die moderne Wirtschaftsgeschichte einzelner Städte des Münsterlandes ist ... diejenige einiger Familien".¹⁾
Gerade für Rheine trifft dieses in vollem Umfange zu; denn R h e i n e ist das Reich der Kämpers, wie etwa

1) Helmrich, Wilhelm, a.a.O., S. 29

Gronau das der van Delden und Ochtrup das der Laurenz ist, in dem Maße wenigstens, wie eine Stadt mittlerer Größe, deren erwerbstätige Bevölkerung zu einem Drittel in den Betrieben einer Familie beschäftigt ist, als das "Dominium dieser Sippe" gelten kann.¹⁾ Im Gegensatz zu den Unternehmerdynastien des Ruhrgebietes und Oberschlesiens sind die Kämpers - ebenso wie die anderen münsterländischen Großindustriellen - kaum in der breiteren Öffentlichkeit bekannt.

Traditionsgebundenheit, verbunden mit einer starken Bodenverwachsenheit, hat dahin geführt, daß die ersten Unternehmungen sich heute noch im Besitz der Nachkommen ihrer Gründer befinden. Zudem wurden von den meisten, nicht den Betrieb erbenden Söhnen in Rheine Betriebe der gleichen Art mit ähnlichen Aufgaben errichtet. Diese erlangten teilweise die gleiche Bedeutung wie die Stammunternehmen.

Der 1. Mai 1835 bezeichnet den Beginn der heutigen Rhein-Textilindustrie, als Karl Kämpers und Jan Friedrich Timmerman, zunächst noch auf handwerklicher Grundlage, innerhalb eines geschlossenen Fabrikbetriebes die Herstellung von Baumwollwaren aufnahmen. So war die Möglichkeit gegeben, die Arbeit besser zu beaufsichtigen, größere Aufträge pünktlich zu erledigen und vor allem bessere und gleichmäßigere Qualität zu erzielen.

Karl Kämpers, ein Nachkomme einer Hopstener Tödden-Familie, war in jungen Jahren in Aalten/Holland mit der Baumwollverarbeitung bekannt geworden, während Jan Friedrich Timmerman, ein in Rheine ansässig gewordener holländischer Jurist, über das notwendige Gründungskapital

1) Pritzkolet, Kurt: Wem gehört Deutschland. Eine Chronik von Besitz und Macht. Wien, München, Basel 1957, S. 580

verfügte.¹⁾

Zu Beginn seines industriellen Aufstiegs war Rheine nur ein kleines "Ackerstädtchen" und besaß unter seinen ca. 2.500 Stadteinwohnern nur eine sehr schmale bürgerliche Schicht.²⁾ Für diese und für den Großteil der im Hinterland ansässigen Bevölkerung war die Erhaltung der textilen Arbeitsmöglichkeit zu einer Lebensfrage geworden. Die beiden Gründer sahen hier eine Aufgabe und Chance, und sie verstanden es sehr rasch, diese aus den naturgegebenen Voraussetzungen erwachsene textile Tradition und die vorhandene reiche Arbeitserfahrung für ihr neues Werk zu mobilisieren.

Die Baumwollgarne wurden von England über die Ems bzw. im Winter über Leer/Ostfriesland herbeigeschafft. Holländische und Bocholter Lehrweber machten die ansässigen Woll- und Leineweber mit dem neuen Rohstoff und den gleichzeitig eingeführten Schnellschützen³⁾ vertraut.

Neben der fabrikatorischen Fertigung bauten die beiden Unternehmer in der Umgebung Rheines ein weitgreifendes Verlagssystem auf, das der untergehenden Heimindustrie neue Auftriebe und Impulse gab.

Begünstigt wurde die Entwicklung in starkem Maße durch die Gründung des Deutschen Zollvereins und durch die staatliche Schutzzollpolitik. Durch die Öffnung des

1) Führer, Anton, a.a.O., S. 373 f. Die vielfach in der Literatur vertretene Auffassung, gerade die Person J.Fr. Timmerman als Mitbegründer der Rheiner Textilindustrie spiegele deutlich den holländischen Einfluß auf die münsterländische Umstellung von Leinen auf die Baumwolle wider, kann daher nicht voll geteilt werden.

Schulte-Einhaus, Konrad: Die Wirtschafts- und Sozialstruktur des westf. Kreises Steinfurt und ihre Problematik, Diss., Emsdetten 1940, S. 41

2) Kersting, August I, a.a.O., S. 99

3) Schnellschützen = halbmechanische Webstühle. Sie verbesserten die alte Methode der Handwebstühle um eine zwei- bis dreifache Leistung.
Helmrich, Wilhelm, a.a.O., S. 42

deutschen Binnenmarktes konnte ein Absatzmarkt geschaffen werden, geschützt vor Preisunterbietungen der ausländischen Konkurrenz.

Der unternehmerischen Initiative von Karl Kämpers ist es zuzuschreiben, daß bereits 1845 eine mechanische Baumwollspinnerei mit 10.000 Spindeln (1850 bereits 15.000), die erste in Westfalen, in Rheine errichtet wurde. Dadurch wurde die Weberei unabhängig vom Bezug englischer Garne.

Die Maschinen stammten aus England und wurden vorerst noch von englischem Personal bedient. Ihr Leiter wurde der Engländer Hardy Jackson.

Für den weiteren Aufbau und für die Struktur der Rheiner Textilindustrie ist die Angliederung einer Spinnerei kennzeichnend. Von allen Gründern wurde zunächst der Webereibetrieb aufgenommen, dem dann, in den meisten Fällen im Abstand von 2 - 5 Jahren, ein Spinnereibetrieb angeschlossen wurde (s.u.).

Der Anschluß an das Eisenbahnnetz 1855/56 (vgl. Kap. V) brachte der Rheiner Industrie einen weiteren Aufschwung und sicherte ihr einen großen Vorsprung gegenüber den verkehrsmäßig erst später erschlossenen Gemeinden und Städten. Rheine erhielt nun eine frachtgünstige Verbindung zu dem 20 km entfernt liegenden Kohlenbergbau¹⁾ in Ibbenbüren und eine schnelle Transportmöglichkeit für seine industriellen Erzeugnisse. Nach dem Anschluß Hollands an das nordwestfälische Eisenbahnnetz bestand die Möglichkeit, Baumwolle aus Rotterdam und Arbeitskräfte aus den ostholländischen Grenzgebieten zu beziehen.²⁾

Mit der Einfuhr mechanischer Webstühle aus England und der Errichtung einer neuen mechanischen Weberei (1857)

1) In der Spinnerei werden zur Garnherstellung für 100 kg Rohbaumwolle etwa 200 - 300 kg Kohle verbraucht.
Kötter, Heinrich, a.a.O., S. 27

2) Helmrich, Wilhelm, a.a.O., S. 35 f.

war endgültig der Übergang zur mechanischen, industriellen Fertigung getan.¹⁾ Nach und nach verschwand die verlegte Hausindustrie; ihre freigesetzten Arbeitskräfte fanden Aufnahme in den ständig sich vergrößernden Betrieben. Immerhin gab es 1864 im Amt Rheine noch 370 Hauswebstühle für Baumwolle, während in Ochtrup und Borghorst, die erst später Bahnanschluß erhielten, sogar 601 bzw. 583 liefen.²⁾ Nach einer leichten Stagnation, hervorgerufen durch den Baumwollmangel als Folge des amerikanischen Sezessionskrieges (1861-65), konnte sich die Rheiner Baumwollindustrie mit dem steigenden Wohlstand einer wachsenden Bevölkerung - vor allem im Ruhrgebiet - rasch aufwärts entwickeln.

Bis zum ersten Weltkrieg war der Aufbau der Textilindustrie in den größeren Orten des Münsterlandes (z.B. Gronau, Bocholt) sowie im benachbarten holländischen Twente im großen und ganzen abgeschlossen.³⁾ Die Rheiner Textilindustrie erhielt nach der Abtrennung des Elsaß durch den Versailler Vertrag noch einen weiteren Aufschwung, da es ihr gelang, einen großen Teil des elsässischen Marktanteils für sich dazuzugewinnen. Das ist zuzuschreiben einmal der Gleichartigkeit der Gewebe und vor allem der anpassungsfähigeren persönlichen Unternehmerform der Rheiner Industrie, die die gebotene Chance für Rheine auszunutzen wußten.⁴⁾ Die Weltwirtschaftskrise der 30er Jahre und die seit 1934 beginnende Zwangsbeschäftigung in Deutschland verhinderten einen weiteren nennenswerten Ausbau der Kapazität.

1) Der erste mechanische Webstuhl in Westfalen wurde 1836 in Gronau aufgestellt.

2) Von der heimischen Industrie, in: Steinfurt im Wandel der Zeiten, Burgsteinfurt 1955, S. 53

3) Kötter, Heinrich, a.a.O., S. 34 f.

4) Niedermayer, Liselotte: Die deutschen Textilgebiete und ihre wirtschaftlichen Probleme seit Ausgang des Krieges, in: Schriften zur Textilwirtschaft der Forschungsstelle für allgemeine und textile Marktwirtschaft, Münster 1952, Heft 1, S. 12 f.

Anteil der Rheiner Textilbetriebe an den Baumwollspindeln und -webstühlen des Münsterlandes¹⁾

1) Spindeln	1913		1934	
	absolut	in %	absolut	in %
Rheine	421 854	21	609 367	24
Nordhorn	200 883	10	380 855	15
Gronau	803 532	40	812 490	32
Bocholt	220 971	11	228 512	9
Sonstige	361 590	18	507 806	20
Sa.	2 008 830	100	2 539 030	100
	=====	===	=====	===

2) Webstühle

Rheine	5 611	14	11 452	22
Nordhorn	4 409	11	6 247	12
Gronau	2 405	6	2 603	5
Bocholt	9 219	23	8 329	16
Sonstige	18 438	46	23 424	45
Sa.	40 082	100	52 055	100
	=====	===	=====	===

Der zweite Weltkrieg vernichtete über die Hälfte der Rheiner Textilkapazität. Der Wiederaufbau, getragen von dem Fleiß der heimischen Arbeitnehmerschaft und der reichen Erfahrung und weitsichtigen Initiative der Unternehmer, war im großen und ganzen 1950 abgeschlossen. Jetzt galt es, die Betriebe zu rationalisieren und sich im Wettbewerb auf den verkleinerten Märkten des In- und Auslandes durchzusetzen.

1) zusammengestellt nach
Helmrich, Wilhelm, a.a.O., S. 66 ff.

Entwicklung der Spindeln und Webstühle in Rheine.

	Spindeln	Webstühle
1895	125.950	2.510
1913	421.850	5.610
1934	609.370	11.450
1939 ca.	610.100	ca. 11.000
1945	268.430	5.560
1950	326.232	8.830
		(=1951)

b) Chronologischer Überblick der Betriebsgründungen¹⁾

Die oben aufgezeigte allgemeine Entwicklung nahm im einzelnen folgenden Verlauf.

Die 1845 gegründete "Baumwollspinnerei zu Rheine oHG" wurde bis 1913 durch zwei weitere Betriebsanlagen aus-
geweitet; ihre Spindelzahl betrug 1925 ca. 77 000.
1866 wurde sie von ihrem Leiter H. Jackson erworben.
Unter der Bezeichnung "Baumwollspinnerei H. Jackson
& Co" wurde sie bis zur Weltwirtschaftskrise geführt.
Als der Betrieb 1930 in Konkurs ging, wurde er von der
Firma C. Kümpers & Söhne übernommen.

Die von Karl Kümpers und Jan Friedrich Timmerman um
1834 und 1857 erbauten Webereien (s.o.) wurden 1867
durch eine mechanische Spinnerei ergänzt und in den acht-
ziger Jahren noch wesentlich vergrößert (1876 : 23.800
Spindeln, 585 Webstühle). Diese Werke wurden 1886 von
den beiden ältesten Söhnen Karl Kümpers (Franz August
und Karl) und von den beiden Söhnen Timmermans (Karl
und Gustav) gemeinsam geführt. Von diesen schieden noch
1886 Franz August Kümpers und 1899 Gustav Timmerman aus,

1) Die folgenden sachlichen Angaben wurden entnommen
aus Führer, Anton, a.a.O., S. 375 ff. und aus
Festschriften verschiedener Betriebe.

um eigene Unternehmen zu gründen. Nach dem Tode von Karl Timmerman (1904) blieb Karl Kämpers alleiniger Besitzer, führte die Firma jedoch unter der alten Bezeichnung weiter.

Franz August Kämpers übernahm eine von seinem Vetter für ihn 1886 an der Elter Straße errichtete mechanische Baumwollweberei unter dem Namen F.A. Kämpers und gliederte diesem Betrieb bereits ein Jahr später eine Spinnerei an, die 1893 und 1897 stark vergrößert wurde. Nach einer weiteren Betriebsgründung (1893 im benachbarten Wettringen) schuf er 1908 und 1912 eine Spinnerei in Gellendorf. Seine Nachfolger übernahmen 1920 eine von Everhard Kämpers 1914 gegründete Weberei in Pacht und übernahmen 1930 die in Konkurs gegangene Baumwollspinnweberei G. Timmerman.

Entwicklung der Spindel- und Webstuhlzahl der Firma F.A. Kämpers, Rheine, bis zum 2. Weltkrieg

	Webstuhlzahl	Spindelzahl
1886	500	-
1887	500	14.936
1893	918	30.894
1894	1.104	30.894
1899	1.286	66.074
1914	2.800	120.000
1927	3.800	138.000
1930	4.650	176.000
1934	5.300	176.000

Gustav Timmerman trat 1899 in eine von den Leitern der Firma C. Kämpers & Timmerman 1890 und 1897 gegründete Baumwollspinnweberei (150 Webstühle und 28.000 Spindeln) "Werner & Co." ein. Nach dem Tode von G. Werner führte er den Betrieb unter seinem Namen allein weiter. 1930

wurde der Betrieb von F.A. Kämpers übernommen (s.o.). Mit seinen beiden jüngeren Söhnen Hermann und Alfred schuf Karl Kämpers neben der Fa. C. Kämpers und Timmerman 1879 ein zweites Unternehmen an der Osnabrücker Straße "C. Kämpers Söhne". Dieser Nesselweberei wurde 1883-84 eine Spinnerei vorgeschaltet. Hermann und Alfred errichteten 1889 noch eine weitere Spinnerei an der Ibbenbürener Straße, sowie 1898 eine neue Weberei mit später angeschlossener Spinnerei (1906/07) in der Gemeinde Rechts der Ems. Diese Betriebe wurden bis 1912 von Hermann und Alfred gemeinsam geleitet. Nach der Trennung führte Hermann die 1898 und 1906/07 errichtete Weberei und Spinnerei unter eigenem Namen weiter.

Bruder Alfred übernahm die restlichen Werke unter der alten Bezeichnung "C. Kämpers Söhne". Seine Söhne erweiterten das Unternehmen 1925 durch den Bau einer Spinnerei in Altenrheine (50.000 Spindeln), die später noch bedeutend vergrößert wurde.

Neben den dominierenden Kämpers wurden auch noch von anderen Unternehmern in Rheine Baumwollbetriebe errichtet, die aber gegenüber dem Gesamtkomplex der Kämperschen Betriebe nur eine bescheidene Rolle spielen. Zu nennen sind hier vor allem die Baumwollspinnereien Dyckhoff & Stoeveken (gegr. 1895) und Wilhelm Jackson, die Spinnweberei F.H. Hammersen AG (Nachfolgerin der 1896 gegründeten Firma Kreyenborg & Schem) und die Firma Heinrich Kettelhack.

In Mesum wurde von der Fa. Hch. Kettelhack nach dem 1. Weltkrieg eine Weberei auf Jute umgestellt, der 1925 noch eine Spinnerei vorgeschaltet wurde. Die Firma spezialisierte sich auf die Herstellung von Verpackungsgeweben und Säcken aller Art und Größen.

Zusammen mit den benachbarten Städten Emsdetten, Burgsteinfurt, Ahaus konnte in diesem Raum dank eines günstigen Standortes zu den nahen Rohstoffimportthäfen und

Verbrauchscentren Rheinland und Westfalen das bedeutendste deutsche Jutezentrum entstehen.

2. Das heutige Bild

a) Größe und Struktur der Betriebe

Die heutige Struktur der Rheiner Textilindustrie läßt sich nur voll aus der oben beschriebenen geschichtlichen Entwicklung verstehen. Der frühe Verkehrsanschluß Rheines, die Einstellung auf den Verbrauch des Ruhrgebietes und insbesondere die nur geringe Tradition in der Baumwollverarbeitung ließen einen Betriebstyp entstehen, der sich stark von den Betrieben im südlichen Teil des Westmünsterlandes unterscheidet. So überwiegt im Bocholter-Raum der Mittelbetrieb mit einer sehr vielseitigen Produktion, der alle Stufen der textilen Fertigung umfaßt. In Rheine dagegen entwickelte sich der kapitalintensive Großbetrieb mit Massenanfertigung auf den beiden unteren Stufen der Spinnerei und Weberei. Allein in 6 Betrieben sind beide Produktionszweige zusammengefaßt; daneben gibt es noch 3 Webereien und 2 Spinnereien.

Die Beschäftigten in den Spinnereien und Webereien der Stadt Rheine

1) Spinnwebereien:

C. Kümpers & Timmerman	309
C. Kümpers & Söhne	1.606
F.A. Kümpers	2.189
Spinnerei & Weberei Hermann Kümpers	853
F.H. Hammersen	278
Heinrich Kettelhack	454

2) Spinnereien:

Dyckhoff & Stöveken	257
Wilhelm Jackson	141

3) Webereien:

Eberhard Kümpers	235
Rheiner Zwirnweberei	<u>237</u>

Stand: 1. November 1959 Sa.:

6.559
=====

Die durchschnittliche Betriebsgröße dieser Betriebe beträgt etwa 650 Beschäftigte. In Bocholt z.B. beträgt sie nur ca. 135 (1958 9.100 Beschäftigte in 67 Betrieben), während der Durchschnitt in der münsterländischen Textilindustrie bei etwa 300 liegt. (Bundesdurchschnitt 120 Beschäftigte).¹⁾

Textilbetriebe in NRW				davon in Rheine
bis 50 Beschäftigte	739 mit	18.959	-	
bis 100 "	297 mit	21.155	-	
bis 200 "	199 mit	27.202	1	
bis 500 "	224 mit	71.320	6	
bis 1000 "	73 mit	49.913	1	
über 1000 "	19 mit	28.001	2	
Ø 140	(1.551)	(216.550)		

b) Fertigungsprogramm

Wenngleich das Produktionsprogramm der Rheiner Betriebe heute als sehr vielseitig bezeichnet werden muß, so darf doch nicht übersehen werden, daß der Hauptanteil der Produktion die Herstellung einfacher, wenig differenzierter Erzeugnisse umfaßt. Auf diesem Sektor liegt sicherlich auch die Stärke der Rheiner Textilindustrie, so daß die Bezeichnung für Rheine als "Nesselstadt des Westens" zu Recht besteht. Im einzelnen umfaßt das Produktionsprogramm die Herstellung folgender Garne und Gewebe: Es werden Garne aus Baumwolle und Zellwolle von den groben Garnnummern an bis zu der Garnnummer Nm 100 gesponnen und daraus Gewebe wie Nessel, Köper, Renforcé, Croisé, Popeline, Kattun, Frotté, Damast, technische Gewebe hergestellt. Die Stoffe kommen als Meterware verschiedenster Art in den Handel. Das Hauptabsatzgebiet

1) --: Textilwirtschaft im Wettbewerb, in: Westfälische Nachrichten v. 14.12.1960

der Rheiner Textilindustrie liegt im Ruhrgebiet, wo die derben Stoffe bevorzugt werden.

c) Bedeutung der Textilindustrie

Die große Bedeutung, die der Textilindustrie innerhalb des Wirtschaftsgefüges der Stadt zukommt, ist bereits an anderer Stelle dargelegt worden. Die folgenden Zusammenstellungen mögen die Stellung Rheines innerhalb der Textilindustrie Westfalens und der Bundesrepublik aufzeigen:

Garnproduktion (November 1960 in t)

Rheine	2.463	Anteil Rheines in % von	
Westfalen	9.263	Westfalen	26,58
Bundesrepublik	33.810	der Bundesrepublik	7,28

Gewebeproduktion (1960 in Mio.m²)

Rheine	135.316.793	Anteil Rheines in % von	
Westfalen	477.253.000	Westfalen	28,35
Bundesrepublik	1.521.486.000	der Bundesrepublik	8,89

Spindeln (betriebsbereit per 30.11.1960)

Rheine	419.104	Anteil Rheines in % von	
Westfalen	1.547.874	Westfalen	27,07
Bundesrepublik	6.057.332	der Bundesrepublik	6,92

Webstühle (betriebsbereit per 31.12.1960)

Rheine	8.513	Anteil Rheines in % von	
Westfalen	33.200	Westfalen	25,64
Bundesrepublik	108.283	der Bundesrepublik	7,86

d) Problematik

Durch die einseitige Ausrichtung der Wirtschaftsstruktur auf die Textilindustrie wird die weitere Entwicklung der Stadt Rheine maßgeblich von den künftigen Absatz- und Produktionsmöglichkeiten dieses Industriezweiges bestimmt.

Die Textilindustrie ist in erster Linie Konsumgüterindustrie, deren Erzeugung zu etwa 85 % direkt beim Endver-

braucher bzw. bei der Bekleidungsindustrie abgesetzt wird. Damit hängt die Absatzentwicklung und somit auch die Lage der Textilindustrie im wesentlichen von der Nachfrage der privaten Endverbraucher ab. Diese Nachfrage ist weitgehendst durch die Höhe des Einkommens bestimmt, und sie wird mit zunehmendem privaten Einkommen wachsen. Das Beispiel Amerikas zeigt jedoch, daß von einer gewissen Einkommenshöhe an die Ausgaben für Textilien im Vergleich zu anderen Konsumgütern (z.B. Elektroartikel) abnehmen. Der Grund liegt in der verhältnismäßig geringen Elastizität der Nachfrage nach Textilien. Das Produktionsvolumen konnte daher in den letzten 10 Jahren nicht so stark ausgeweitet werden, wie dasjenige anderer Industrien, insbesondere außerhalb der Konsumgüterindustrie.

Beschäftigte und Produktionswert nach Industriezweigen
1947 und 1957 in den Vereinigten Staaten ¹⁾

Industrie- zweig	Beschäftigte -in Tausend- 1947	1957	Entwicklung -in % 1947 = 100-	Produktions- -Mill.Dollar- 1947	1957	Ent- wick- lung, -in % 1947= 100-
Textil-, Bekleidungs- u. Lederind.	2.698	2.615	96,9	11.317	13.020	115
Chem.-, Kaut- schuk-u. Kraftstoff- industrie	1.103	1.210	109,7	8.683	17.475	201
Maschinen- bau	1.545	1.707	110,5	7.815	15.442	198
Fahrzeug-u. Schiffbau Flugzeugbau u.-Ausrüstg.	1.182	1.900	160,6	5.869	18.235	311
Industrie Ges.	14.290	16.630	116,4	74.430	141.520	194

1) Informationen zur politischen Bildung,
Folge 95, Sept. 1961

Herausgegeben von der Bundeszentrale für Heimat-
dienst Bonn, Bonn 1961, S. 15

Die Nachkriegsentwicklung in Deutschland bestätigte diese Erscheinung. Nachdem der Nachholbedarf der Bevölkerung an Textilien gedeckt worden war, blieb ab 1952 die Absatz- und Produktionssteigerung bereits deutlich gegenüber den anderen Bereichen des Verbrauchs zurück.¹⁾

Die wichtigsten Tendenzen der weiteren Entwicklung der einheimischen Textilindustrie stehen in engem Zusammenhang mit der Entwicklung des Textilaußenhandels. Seit Beginn des 20. Jahrhunderts haben die asiatischen Länder, insbesondere Japan und Indien eine eigene Baumwollindustrie aufgebaut. Als Folge davon verlor England, das noch bis zum 1. Weltkrieg den asiatisch-afrikanischen Raum mit Textilien versorgte und damals etwa 80 - 90 % seiner Produktion an Baumwollgeweben exportierte, seine wichtigsten Absatzmärkte. Die Ausfuhr von Baumwollgeweben aus Großbritannien sank von 7.075 Mill. jards 1913 auf 4.637 Mill. jards 1925 und 456 Mill. jards 1957. Indien demgegenüber konnte seine Baumwollgewebeproduktion von 1.164 Mill. jards im Durchschnitt der Jahre 1907-1911 auf 5.317 Mill. jards 1957 erhöhen.²⁾

Im Zuge einer fortschreitenden Industrialisierung konnten diese Länder ihre Textilindustrie weit über den eigenen Bedarf hinaus zu ausgesprochenen Exportgüterindustrien ausbauen. Sie traten mit den alten Exportländern auf den anderen Exportmärkten in Konkurrenz und bemühen sich seit dem 2. Weltkrieg mit Erfolg auch nach Westeuropa textile Halb- und Fertigfabrikate zu exportieren. Dabei handelt es sich vorwiegend um Baumwollrohgewebe, da hier eine Berücksichtigung des modischen Geschmacks nicht erforderlich ist. In der Bundesrepublik Deutschland war bis 1956 die textile Außenhandelsbilanz (ohne Rohstoffe) aktiv und begann seit 1957 zunehmend passiv zu werden. So hat sich z.B. die Einfuhr von Baumwoll-

1) Textilindustrie, in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, Bd. 10, Göttingen 1959, S. 347

2) Textilindustrie, a.a.O., S. 346

und Zellwolltextilien von 13.938 Tonnen 1952 auf etwa 84.215 Tonnen 1961 erhöht. Bemerkenswert ist dabei vor allem der starke Anstieg der Baumwoll-Bekleidungsimporte von 177 auf 8.965 Tonnen.¹⁾ Infolge der niedrigen Lohnkosten sowie der staatlichen Exportförderung besitzen diese Konkurrenten Wettbewerbsvorteile, die die einheimische Textilindustrie durch verstärkte Bemühungen um eine Rationalisierung auf technischem und administrativem Gebiet auszugleichen sucht. Hierzu bieten sich naturgemäß den Großbetrieben in Rheine wesentlich mehr Möglichkeiten, als etwa den Klein- und Mittelbetrieben.

Die große Aufgabe der Rationalisierung ist der deutschen Textilindustrie nicht nur im Hinblick auf die Konkurrenten aus den Entwicklungsländern gestellt, sondern auch die wirtschaftliche Vereinigung Westeuropas macht derartige Anstrengungen gegenüber der französischen und italienischen Konkurrenz erforderlich. Denn nur so wird es den deutschen Baumwollspinnereien und -webereien möglich sein, sich auf den innerdeutschen Märkten zu behaupten und auf dem Gemeinsamen Markt wettbewerbsfähig zu werden.²⁾ "Im einzelnen sind die handelspolitischen Auswirkungen der Bildung einer europäischen Zollunion kaum zu quantifizieren, weil einerseits keine exakten Unterlagen über das Ausmaß der bisherigen Exportförderung in den einzelnen Ländern vorhanden sind und andererseits die Nachfrage von einer Vielzahl von Elementen außerhalb der Preissphäre abhängt".³⁾

Da Rheine in dem homogenen Industrieraum der "Baumwollstraße" eingebettet ist, können aus der Nachbarschaft keine anregenden Impulse erwartet werden, die struktur-

1) Kritische Lage der Baumwollindustrie, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung v. 31.1.1962

2) Kahmann, Hannedore: Strukturprobleme der Textilindustrie in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, in: Geographische Rundschau, 11. Jg., Nr. 10, Braunschweig 1959, S. 409

3) Textilindustrie, a.a.O., S.362

verbessernd auf Rheine einwirken könnten. Somit ist auch eine anderweitige Beschäftigung in Krisen nicht möglich. Daher muß durch Ansiedlung textilfremder Industriebetriebe ein wünschenswerter Ausgleich geschaffen werden.

B. Sonstige Industriebetriebe

1. Die auf der Textilindustrie aufbauenden Betriebe (textile Anstoßindustrien)

Die in den Spinnereien, Webereien und Rauhereien anfallenden textilen Abfälle werden von einem relativ jungen Industriezweig, der sich mit der fabrikatorischen Verwertung (Reinigung, Sortierung, Aufbereitung) dieser Abfälle befaßt, weiter verarbeitet. In der Max Strauß & Co GmbH werden Watte, Putzwolle und Abfallgarne hergestellt. Die Abfallgarne werden in Rheine zu Putz- und Scheuertüchern verwebt, in einem Betrieb in Lengerich werden aus ihnen sogar Läufer und Teppiche hergestellt.

Viel gewichtiger noch für Rheine ist die in der Nachkriegszeit entstandene Bekleidungsindustrie. Dieser Zweig des textilveredlenden Gewerbes mit dem Schwerpunkt der Wäscheherstellung ist in starkem Maße rohstoffabhängig, so daß in Rheine vier mittlere Konfektionsbetriebe entstanden sind. Daneben haben auch noch mehrere Textilfirmen (so z.B. Everhard Kumpers, Hch.Kettelhack) ihren bisherigen Produktionsstätten Nähereien angeschlossen. Diese Erscheinung findet man übrigens in vielen anderen Orten des Kreises Steinfurt. Das Produktionsprogramm dieser Konfektionsbetriebe ist sehr vielseitig: Bett- und Leibwäsche, Sporthemden, Damenblusen, Schlafanzüge usf.

Nicht unmittelbar auf der Textilindustrie aufbauend, aber doch sehr eng mit ihr verbunden sind in Rheine zwei Färbereien und chemische Reinigungsbetriebe (ca. 250 Be-

schäftigte), denen Nähereien, Stickereien und Kunststopfereien angeschlossen sind.

Ein besonderes Merkmal in der Beschäftigungsstruktur dieser Betriebe ist der hohe Anteil der weiblichen Arbeitskräfte (ca. 90 %).

2. Andere Textilbetriebe

Hier ist zunächst die Strumpffabrik Schulte und Dyckhoff mit ca. 1.800 vorwiegend weiblichen Beschäftigten zu nennen. Dieses Unternehmen wurde 1958 als Zweigbetrieb des Horstmarer Stammwerkes errichtet, als in Rheine aufgrund der Textilkrise genügend Arbeitskräfte frei waren. In diesem nach modernsten Gesichtspunkten errichteten Werk werden aus synthetischen Fasern vorwiegend Damenstrümpfe hergestellt.

Daneben sind noch eine Dampfseilerei und -zwirnerei, eine Streichgarnspinnerei mit Spinn- und Zwirnspindeln, die Schafwolle, Cuprama und Flox-Zellwolle verarbeitet, Frottierwebereien, eine Wirkwarenfabrik und eine Gardinenweberei in Rheine ansässig. Diese Betriebe sind größtenteils erst nach 1946 entstanden und beschäftigen durchschnittlich ca. 40 - 50 Personen. Sie fallen daher arbeitsmarktmäßig für Rheine kaum ins Gewicht.

3. Maschinenbauindustrie

Wenn es auch in der rheiner Maschinenbauindustrie nicht zu Großbetrieben wie im Ruhrgebiet gekommen ist, so besitzt für Rheine dieser Industriezweig mit ca. 1.000 überwiegend männlichen Beschäftigten doch eine gewisse Bedeutung. Entstanden sind die beiden Maschinenbauunternehmen unmittelbar aus den Bedürfnissen der Textilindustrie. Für die einheimischen Spinnereien und Webereien bestand zwar die Möglichkeit, Ersatzteile aus dem holländischen Enschede und aus England für ihre von dort

bezogenen Maschinen kommen zu lassen, jedoch war dies stets mit einem großen Aufwand an Zeit und an Transportkosten verbunden. In der 1886 gegründeten Maschinenfabrik Franz Tacke wurden daher bald die Ersatzteile für die Spinnerei- und Webereimaschinen, speziell der Rhein-er Textilindustrie, sowie Triebwerke aller Art hergestellt.

Als mit Beginn der 20er Jahre die deutsche Textilmaschinenbauindustrie die Lieferung von Maschinen und Ersatzteilen weitestgehend übernommen hatte und die Textilbetriebe ihre Maschinenreparaturen größtenteils selbst durchführten, stellte sich die Firma Tacke ganz auf die Herstellung von Präzisionszahnradern - teils sogar für den Schiffsbau - und Zahnradgetrieben mit echter Pfeilverzahnung um.

Die 1889 gegründete "Rheinische Maschinenfabrik Windhoff AG" stützte sich anfangs auf den Bedarf an Kraftübertragungsanlagen, hervorgerufen durch die Umstellung des Baumwollgewerbes auf den mechanischen Betrieb. Dieses Werk stellte Transmissionen her, nahm aber auch die Produktion von Eisenbahnmateriale für die in dem Eisenbahnknotenpunkt Rheine errichteten Betriebsstätten auf. Als mit dem Übergang vom Dampf zur elektrischen Energie die Herstellung von Transmissionen weitgehend überflüssig wurde, verlegte sich das Unternehmen ganz auf die Fabrikation von Maschinen und maschinellen Anlagen für den Eisenbahnbedarf (Drehscheiben, Schiebebühnen, Gleisbremsen, Rangieranlagen für Werks-, Anschluß- und Verladegleise).

Durch die Spezialisierung in der Produktion, Lösung vom heimischen Markt und Einschaltung in den gesamtdeutschen und europäischen Bedarf ist die Rheinische Maschinenbauindustrie weitgehend krisenfest und gesund. Der von der Rheinischen Maschinenbauindustrie benötigte Grauguß wird zu einem Großteil von einer Mesumers Eisengießerei (ca. 90

Beschäftigte) geliefert.

4. Kalk- und Kalksandsteinindustrie

a) Kalkindustrie

Wie im einleitenden Kapitel dargelegt, ist das Untersuchungsgebiet arm an Bodenschätzen. Zu einer nennenswerten Bedeutung gelangte nur die Kalkindustrie.¹⁾

Die anstehenden Kalke wurden bereits im frühen Mittelalter genutzt (s.o.), jedoch konnte aufgrund der primitiven Verarbeitungsmethoden die Kalkindustrie keinen größeren Aufschwung nehmen. Ja, die Produktion kam um 1900 fast vollständig zum Erliegen, als man gegenüber der starken und leistungsfähigeren Beckumer Konkurrenz wettbewerbsunfähig wurde. Diese zog nämlich den Rheiner Absatzmarkt an sich, als nach dem Ausbau des Eisenbahnnetzes die Transportmöglichkeiten wesentlich verbessert waren.

Der Wiederaufbau gelang zu Beginn der 20er Jahre mit der Errichtung eines Ringofenwerkes durch die Attendorner Kalkwerke. Interessant ist, daß der Anstoß nicht aus Rheine, sondern von außerhalb kam. Vielleicht hatte der völlige Untergang zu Beginn des Jahrhunderts den früheren Kalkbrennern jede Initiative genommen. In der Folgezeit kam es zu weiteren Betriebsgründungen, so daß wir heute in Rheine fünf Kalkwerke mit insgesamt 21 Kalköfen vorfinden.

Während sich im Beckumer Raum aufgrund des dortigen Gesteins (kohlensaurer Kalk und tonhaltiger Mergel) die führende westdeutsche Portlandzementindustrie entwickelte, blieb in Rheine die Kalkbrennerei erhalten. Hier ist

1) Die in früherer Zeit sehr bedeutende Salzproduktion ist inzwischen eingestellt worden. Heute werden die Anlagen zum Solbadbetrieb genutzt (jährlich ca. 12.500 Bäder).

die chemische Zusammensetzung des Kalksteines noch hinreichend, um ihn auf Düngekalk verarbeiten zu können.¹⁾ Im Jahresdurchschnitt werden etwa 320.000 to Rohgestein gebrochen und zu Branntkalk und kohlen saurem Kalk verarbeitet. Die zum Versand kommenden Kalkmengen (ca. 125.000 to) gehen etwa zu je einem Drittel an die Sandsteinindustrie, Bauindustrie und Landwirtschaft. Für die auf der Rheiner Kalkindustrie basierende Sandsteinindustrie wird der Kalk weitgehend in Stückform angeliefert, da diese Werke größtenteils über eigene Mahlanlagen verfügen. Für die Landwirtschaft wird der Kalk zu einer Mehlfleinheit vermahlen und findet als Düngemittel Verwendung auf Sandböden und Neukulturen des kalkarmen Emslandes. Schließlich noch gelangt er in gemahlener Form entweder als Branntkalk oder als Hydrat für die Bauindustrie in den Handel.²⁾

Die wirtschaftliche Lage der Kalkindustrie in Rheine ist als ausgesprochen gut zu bezeichnen. Aufgrund ihrer modernen Ausrüstung und ihrer frachtgünstigen Lage hat sie besonders in der Nachkriegszeit große Bedeutung gewonnen. Die Absatzverbindungen reichen im Süden bis zum Ruhrgebiet und zum Niederrhein, im Norden bis zur Küste.

b) Kalksandsteinindustrie

Die unmittelbare Nebeneinanderlagerung von Sanden und Kalk gaben schon früh (1898) den Anlaß zum Bau eines Kalksandsteinwerkes. Infolge des Mischungsverhältnisses der Rohstoffe von 3 bis 4 Teilen Sand und 1 Teil gebranntem kohlen saurem Kalk hat die Rheiner Kalksandsteinindustrie ihren Standort in unmittelbarer Nähe der Ausläufer des Münsterländischen Heidesandgebietes "Kiebitzheide" in Gellendorf gelegt. Mit Hoch- und Tiefbaggern

1) Helmrich, Wilhelm, a.a.O., S. 87

2) Breuer, Karl: Rheine, heute und morgen, in: Alle Fäden laufen durch Rheine. Eine Verkehrsgeschichte des Emstaales, Rheine 1956, S. 108

wird hier bis zu einer Tiefe von 10 m der erforderliche feinkörnige Sand gebaggert. Nach dem Abtragen der dicken Sandschicht wird der unfruchtbare Heideboden zu nutzbarem Ackerboden.¹⁾ Das Produktionsprogramm umfaßt vorwiegend die Herstellung von Kalksand-Vollsteinen und Kalksand-Hohlblocksteinen; die Jahresleistung beträgt etwa 40 Mio Steine. Mit dem Aufkommen des LKW hat die Kalksandsteinindustrie ihren Absatzradius erheblich weiten können. Für den Wiederaufbau der stark zerstörten Stadt Rheine ist ihre Bedeutung kaum zu ermessen, und sie gewinnt jetzt im Rahmen des Emslandbauprogramms weitere große Bedeutung.

5. Tabakindustrie

Die in Rheine ansässige Tabakfabrik G.J. Nadorff oHG wurde in den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts gegründet. Die Aufnahme dieses an sich landfremden Gewerbezweiges in Rheine weist keinerlei Parallele zu der Gründung der Tabakfabrikation im Mindener Gebiet auf, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Niedergang des in der Form der Hausindustrie betriebenen Leinenhandwerks gesehen werden muß.²⁾

In Rheine, ebenso wie in Burgsteinfurt, ist die Tabakindustrie vielmehr aus den engen Beziehungen zum benachbarten Holland entstanden. Das Unternehmen beschäftigt ca. 40 Personen und verarbeitet Java-, Virginia- und Orienttabake zu Rauchtabak. Sein Absatzmarkt umfaßt Niedersachsen, das Ruhrgebiet und das Rheinland.

1) Breuer, Karl, a.a.O., S. 108

2) Aubin, Hermann, Bühler, Ottmar, Kuske, Bruno, Schulte, Aloys:
Der Raum Westfalen, Band III, Untersuchungen über Wirtschaft, Verkehr und Arbeitsmarkt, Berlin 1932, S. 83 f.

C. Handel und Gewerbe

1. Handwerk

Bis zur Industrialisierung war das städtische Handwerk in Rheine sehr eng mit der textilen Verarbeitung und mit der im Stadtbezirk und im näheren Hinterland ansässigen Landwirtschaft verbunden.

Mit der Herauslösung der Textilindustrie aus dem Handwerk und mit der Zurückdrängung der Landwirtschaft in das Hinterland ergab sich für das Rheiner Handwerk eine grundlegende Änderung. Der Aufbau der Textilindustrie und der rasche Anstieg der Stadtbevölkerung - insbesondere das Aufkommen einer breiten Schicht von Industriearbeitern - stellten an das Handwerk neue und umfangreiche Aufgaben, förderten aber auch gleichzeitig in starkem Maße seine Entwicklung. Aus dem textile Erzeugnisse produzierenden und eine ländliche Bevölkerung versorgenden Handwerk hat sich sehr rasch ein städtisch ausgerichtetes Handwerk entwickelt.

Der überwiegend größere Teil der rund 640 handwerklichen Betriebe entfällt auf das Verbrauchsgütergewerbe (Bekleidung, Leder, Nahrungsmittel etc.), die über die ganze Stadt verteilt sind. Die beschäftigungsstärksten Betriebe finden wir im Baugewerbe (Hoch- und Tiefbau mit insgesamt ca. 1.500 Beschäftigten), das im Rahmen des Wiederaufbaues eine besondere Bedeutung erhielt.

Mit einer steigenden Bevölkerung ließen sich auch Spezialhandwerke nieder (Augenoptiker, Autoreparaturwerkstätten). Diese versorgen zwar in erster Linie die 44.000 Bewohner der Stadt Rheine, sie übernehmen aber zudem die Versorgung der weiteren Umgebung mit, da in den kleineren Orten derartige Handwerke keine Existenzgrundlage finden. Sie erhalten damit eine zentrale Funktion. Die Bevölkerung des zentralen Ortes und des von diesen und anderen (s.u.) zentralen Einrichtungen ver-

sorgten Umlandes ist nun so groß, daß weitere Spezialberufe in ihm ihr Betätigungsfeld finden, die sonst in Rheine keine Existenzgrundlage hätten (Tierpräparator, Reparatur in Musikinstrumenten usw.).

Entsprechend der Struktur des Amtes Rheine hat das Handwerk hier immer noch die Aufgabe, eine ländliche Bevölkerung zu versorgen. Infolge der Änderung der Verbrauchsgewohnheiten (z.B. Einstellung des Hausschlachtens, Aufgabe der Hausbäckerei) haben sich auch hier die Handwerke des Bäckers, Konditors und Fleischers immer mehr durchgesetzt. Aufgrund des Kaufes von Lederschuh und fertiger Konfektion spielen dagegen die Handwerke der Holzschuhmacher und Schneider längst nicht mehr die Rolle wie früher. Die Standorte der Handwerksbetriebe im Amt Rheine liegen vor allem in der Nähe der Kirchen (Mesum, Elte, Hauenhorst), in den Werkssiedlungen der Textilfabriken und in der Nähe der Bahnhöfe (Altenrheine, Dutum, Rodde). Das heißt, sie nutzen bereits vorhandenen Verkehr aus oder suchen dicht besiedelte Wohngebiete auf.

Das Landmaschinengewerbe, dem im Zuge der Mechanisierung der Landwirtschaft eine erhöhte Bedeutung zukommt, hat seinen Standort häufig in den Bauerschaften und in der Nähe günstiger Verkehrswege. Es hat sich zum großen Teil aus den alten Schmiedebetrieben herausentwickelt.

Im Gegensatz zur Stadt ist es für viele ländliche Handwerksbetriebe im Amt Rheine kennzeichnend, daß sie zusätzlich zu ihrem Handwerksberuf Einkommen aus einem Nebenberuf ziehen. Ihr Umsatz reicht vielfach nicht zu einer vollen Existenz aus. Diese Landhandwerker besitzen daher in ihrer 2-3 ha großen Landwirtschaft einen gewissen Rückhalt. Daneben findet man auch die Verbindung mit einer Gastwirtschaft (in Elte und Mesum) oder mit einem branchenfremden Einzelhandelsgeschäft.

Die in vielen Städten getroffenen Feststellungen, daß

die Gesamtzahl der Handwerksbetriebe trotz eines Bevölkerungsanstiegs als Folge struktureller Wandlungen in den letzten Jahren ständig zurückgeht, läßt sich auch in Rheine beobachten. Auf der anderen Seite ist die Zahl der im Handwerk Beschäftigten in den letzten Jahren um ca. 10 % angestiegen. Hierin drückt sich ein zunehmender Konzentrationsprozeß aus, der am stärksten das produzierende Handwerk erfaßt.

Handwerksbetriebe des Arbeitsamtsbezirks Rheine¹⁾

Stichtag	Betriebe	Beschäftigte
September 1950	4.265	16.435
31.5.1956	3.865	18.369
Verän- absolut derung i.v.H.	-400 -9,4 %	+1.934 + 11,8 %

2. Handel

Nach dem Untergang der Hanse verlor der Rheiner Handel den Großteil seiner Aufgaben an die Tödden (s.o.). Markt und Verkehrsknoten hielten ihn zwar weiter lebensfähig, aber eine bis zu Beginn der "Gründerjahre" durchweg konstante Einwohnerschaft verhinderte jede Weiterentwicklung. Wie dem Handwerk, so bot auch dem Rheiner Handel, von dem sich zunächst die untere Stufe entwickelte, erst der rasche Anstieg der ortsansässigen Arbeiterschaft neue Entfaltungsmöglichkeiten.

a) Der Großhandel (einschließlich Vertretungen) ist mit ca. 150 Betrieben in Rheine vertreten. Diese Großhandelsbetriebe versorgen nicht nur den einheimischen Einzelhandel und das im Rheiner Raum ansässige Handwerk, sondern greifen auch dank der guten Verkehrslage und der

1) Nach Unterlagen des Arbeitsamtes Rheine

vorhandenen Industrie erfolgreich in den Großhandel der weiteren Umgebung ein (vgl. Kapitel IV). Auf der anderen Seite wirken aber auch Gronau, Münster und Osnabrück auf diesem Sektor von außerhalb auf die Stadt Rheine ein.

Die stärkste Gruppe unter den Großhandelsbetrieben ist diejenige mit Nahrungs- und Genußmitteln (24 %), unter denen besonders die Firma Schneegass & Co. als Bezirksstützpunkt der internationalen Vivo-Organisation zu nennen ist. Es folgen der Textilgroßhandel - vielfach mit Erzeugnissen des Rheiner Textilgewerbes (17 %), der Baustoffgroßhandel und Tabakgroßhandel

Die Zusammensetzung des Großhandels im Amt Rheine ist in hohem Maße durch die landwirtschaftliche Struktur bedingt. So überwiegen hier die Großhändler, die landwirtschaftliche Erzeugnisse aufkaufen bzw. die landwirtschaftlichen Betriebe mit Saatgut, Düngemitteln und Landmaschinen versorgen.

b) Nach der Gewerbekartei des Ordnungsamtes der Stadt beträgt die Zahl der Einzelhandelsbetriebe ca. 750. Am stärksten ist auch hier der Einzelhandel mit Nahrungs- und Genußmitteln vertreten (ca. 3,7 Geschäfte je 1000 Einwohner). Sein Standort ist über die ganze Stadt verteilt und liegt vornehmlich in den Siedlungskernpunkten mit einer etwas stärkeren Konzentration in der Innenstadt. Hier haben sich auch die umsatzstarken Filialbetriebe (Hill, Eklöh, Kaisers-Kaffee, Thams-Garfs, Nordsee) niedergelassen. Es folgen sodann die Bekleidung, Textil- und Ausstattungartikel und Schuhe führenden Geschäfte.

Die verhältnismäßig große Zahl der Geschäfte des gehobenen Bedarfs - Möbel-, Haushaltswaren, Eisen- und Elektroartikel, Konfektion - deutet an, daß auch hier der Einzugsbereich über die Stadt selbst hinausgeht. Auffallend hoch ist auch der Anteil der Spezialgeschäfte. Sie

lassen einmal einen relativ hohen Lebensstandard der Rheiner Bevölkerung erkennen, zum anderen wiederholt sich hier die beim Spezialhandwerk gemachte Beobachtung, daß Geschäfte, deren Einzugsbereich nicht notwendig über Rheine hinausreicht, solche nach sich ziehen, die einen größeren Einzugsbereich als ihnen die Stadt selbst bietet, haben müssen.

Auch im Amt Rheine befindet sich ein leistungsfähiger Einzelhandel, der teilweise sogar Güter des gehobenen Gebrauchs verkauft. Seine Standorte sind wie beim Handwerk vornehmlich in den Ortskernen Mesum und Elte und in den größeren Siedlungen.

Zahl der Großhandelsbetriebe und Einzelhandelsgeschäfte¹⁾

	Großhandel	Einzelhandel
Rheine Stadt	ca. 150	ca. 750
Rheine Rechts der Ems	2	21
Rheine Links der Ems	3	15
Mesum	5	31

3. Märkte

Das Marktwesen der Stadt Rheine ist schon sehr alt. Neben acht jährlichen Krammärkten findet 3 mal wöchentlich ein Markt in der Innenstadt statt. Dieser Markt hat seinen ursprünglichen Charakter als Erzeugermarkt immer mehr verloren. So waren im August 1960 an den Sonnabenden von den durchschnittlich 64 Obst- und Gemüseständen 39 von Selbsterzeugern, 25 von Händlern beschickt.

1) Ausgezählt nach der Gewerbekartei des Ordnungsamtes der Stadt; Angaben der Amtsverwaltung Rheine

Die meisten Händler kommen aus Rheine, während die Erzeuger im Amt Rheine, in Salzbergen, in Neuenkirchen, in Bevergern, in Wettringen und in Burgsteinfurt ihren Wohnsitz haben. Käufer des Marktes sind in erster Linie die Rheiner. Auswärtige verbinden häufig einen Stadtbesuch damit, auf dem Markt einzukaufen.

D. Verkehr

Dem oben ausgeführten Übergang von der Handfertigung auf die mechanische, fabrikmäßige Produktion stand in den derzeitigen Transport- und Verkehrsverhältnissen ein großes Hindernis entgegen. Die Rohprodukte und Fertigwaren der sich ständig ausweitenden Erzeugung mußten auf heute unvorstellbar primitiver Art und Weise an- und abtransportiert werden.

Ohne den späteren Kapiteln vorzugreifen, soll im folgenden der Zusammenhang zwischen Produktionsausweitung und Verkehrserschließung aufgezeigt werden.

Zu Beginn der industriellen Periode spielte die Emschiffahrt als Verkehrsträger eine große Rolle. Aufgrund des Staatsvertrages von 1815 zwischen Preußen und Hannover wurde in den folgenden Jahren die Emsschiffahrt zwischen Rheine und Emden ausgebaut. Es fehlte jedoch die notwendige Fortsetzung nach Süden. Zudem war die Emsschiffahrt ständig durch Hochwasser-Eis und Dürre gefährdet. Die Landwege waren in einem geradezu katastrophalen Zustand. Rheine - noch 1841 ohne Chausseeverbindung - drohte in jeder nassen Jahreszeit Abschneidung von der Außenwelt. Erst 1849 wurde eine Anschlußchaussee nach Burgsteinfurt gebaut und dadurch eine indirekte Verbindung nach Münster und zur Twente erzielt.¹⁾ Sollte

1) Schröder, August: Schienenwege im Emsland. Beitrag zur Geschichte des westfälischen Eisenbahnknotenpunktes Rheine, in: Alle Fäden laufen durch Rheine. Eine Verkehrsgeschichte des Emstaales, Rheine 1956, S.44

die Umstellung in der textilen Produktion gelingen, so mußten zunächst die Verkehrsverhältnisse in Ordnung gebracht werden.

Die weitblickende Rheiner Kaufmannschaft unter Führung von B. Th. Sträter, Bonse, Timmerman und C. Kumpers sah in der soeben erfundenen Dampfeisenbahn die Möglichkeit, Rheine mit seinen Bezugs- und Absatzmärkten zu verbinden. Schon 1836 tauchten die ersten Projekte auf. Interessant ist, daß diese alle zunächst noch westwärts auf Holland und England gerichtet sind. - Erst später änderte sich die Richtung auf das Ruhrgebiet hin. Diese ersten Pläne scheiterten an den politischen Verhältnissen der beteiligten Staaten.¹⁾

Im Zusammenhang mit der Köln-Mindener Bahn wurde 1845 versucht, Rheine über Osnabrück-Bünde an diese Bahn anzuschließen. Nach Westen hin sollte eine Verbindung mit dem niederländischen Zwolle geschaffen werden. Die Rheiner Kaufmannschaft war bereit, das preußische Zwischenglied von Salzbergen bis hinter Ibbenbüren maßgeblich zu finanzieren. Gleichzeitig wurde im Emdener und im Märkischen Raum darauf gedrängt, die Stichbahn Hamm - Münster über Rheine - Lingen nach Emden zu verlängern. Schon 1846 kam es zu einem Staatsvertrag zwischen Preussen und Hannover über diese beiden Bahnen, die 1856 mit Rheine als Knotenpunkt dem Verkehr übergeben wurde (1865 Verbindung nach Holland).²⁾

Für unsere Fragestellung sind die Gründe für die mehr als 8-jährige Hinauszögerung des Baubeginns von einiger Bedeutung.

Preußen wollte dem Fürstenhaus zu Steinfurt entgegenkommen und die Bahn Münster - Rheine in einem Umweg über Borghorst - Burgsteinfurt führen, statt die für das gesamte Wirtschaftsleben der Provinz günstigere direkte

1) Schröder, August, a.a.O., S. 43 ff.

2) Schröder, August, a.a.O., S. 47 ff.

Linie über Emsdetten zu wählen.

Der lange, in zahllosen Eingaben von Borghorst - Burgsteinfurt auf der einen und Rheine - Emsdetten - Greven auf der anderen Seite zäh geführte Streit zeigt, daß sich die Kaufmannschaft der letztgenannten Orte, die in erster Linie die Verfechter des Bahnbaues waren, durchweg der wirtschaftlichen Tragweite dieser Projekte bewußt waren; denn aus den Schriftsätzen ergibt sich, daß es um die Existenz ging. So heißt es in der Bittschrift der Grevenener - Emsdettener - Rheiner Eisenbahndeputation an den König von Preußen vom 26. Juli 1853:

"Emsdetten verfertigt große Massen ordinairer Leinwand, welche zu Emballage und anderen Zwecken nach der Rheingegend, Holland und anderen entfernten Gegenden versendet werden und pro Zentner 6 bis 12 Taler kosten. ... Es hat jetzt, wo die Kommunikationsanstalten überall verbessert werden, fortlaufend eine drückende Konkurrenz zu bestehen. Erhält Emsdetten die Bahn und dadurch bei Beziehungen und Versendungen die ihm nötigen Vorteile in den Transportkosten, so kann es, sonst aber nicht, erwarten, diese seine dem Lande wohltätige Industrie zu erhalten.

Greven und Rheine eignen sich durch ihre Lage und im Besitze ihrer bisherigen Verbindungen und Geschäfte dazu, um sich bei dem großen Handel in und über den ostfriesischen Häfen zu beteiligen und in Emden die ausbedungenen Vorrechte der preußischen Untertanen zu benutzen. Die Aussichten schwinden, wenn die Emsstraße durch die Verteuerung der Fracht in der Konkurrenz mit anderen Straßen verkümmert wird, und für Greven geht die Aussicht auf eigene Geschäfte ganz verloren, wenn es nicht von der Eisenbahn berührt wird; seine Kaufleute werden dort ihr Bestehen nicht mehr finden können."¹⁾

1) Schröder, August, a.a.O., S. 64

Ein Vergleich der gesamten Wirtschaftskraft von Borghorst und Emsdetten in der Mitte des vorigen Jahrhunderts zeigt leichte Vorteile für Borghorst. Diese wurden jedoch durch den Bahnbau mehr als kompensiert. Die Entwicklung der Bevölkerungszahlen der Orte Rheine, Emsdetten auf der einen und Borghorst, Ochtrup auf der anderen Seite zeigt ein wesentlich schnelleres Anwachsen der beiden ersten. Für die beiden anderen Orte setzt ein verstärkter Aufschwung erst ein, als 1875 die Bahnlinie Münster - Gronau eröffnet wird.

Entwicklung der Einwohnerzahlen¹⁾

Jahr:	1818	1843	1858	1871	1885	1895	1905	1925
Borghorst	2381	2937	3528	3677	5047	6021	7893	9119
Emsdetten	3165	3878	4228	4456	5154	6302	9024	13297
Ochtrup	3661	4271	4447	4284	5303	6196	7275	8238
Rheine/ Stadt	2421	2356	2833	3879	5684	8650	12801	27232

Aufgrund der obigen Ausführungen ergibt sich, daß Rheine seinen ungeahnten Aufschwung in starkem Maße dem Ausbau des Eisenbahnnetzes verdankt. Hiermit wird das Verdienst der Kämpers, Timmermans u.a. keineswegs geschmälert, sondern nur noch unterstrichen. Denn auf ihrem wirtschaftlichen Weitblick und ihrer Schaffenskraft beruht letztlich die oben dargestellte Linienführung.

In der Folgezeit wurde Rheine zu einem wichtigen Knotenpunkt ausgebaut. Die Einrichtungen der Bundesbahn (Verschiebebahnhof, Bundesbahnbetriebsamt, Heimatbahnhof zahlreichen fahrenden Personals) bieten heute ca. 1.650 Arbeitsplätze. Damit ist die Bahn einer der größten Arbeitgeber und stellt somit für das Leben der Stadt einen sehr wichtigen wirtschaftlichen Faktor dar.

1) Reckers, Stephanie, Schulz, Johanna:
Die Bevölkerung in den Gemeinden Westfalens 1818 -
1950, Dortmund 1952, S. 49

Als der moderne Straßenverkehr aufkam, wurde dieser schon bald in den Dienst der Industrie gestellt. Bedeutende Speditionsunternehmen (Fiege - Greven, Klein-Wiele - Bocholt) entstanden in den Zentren der Textilindustrie. In Rheine ist vor allem die Firma Harry - Hamacher in den Abtransport der textilen Fertigerzeugnisse eingeschaltet. Daneben existiert ein ständiger Liniendienst anderer Firmen nach Bremen und Augsburg.

Viele Einpendler werden durch Autobusse zum Teil von weither geholt. Diese erst in der Nachkriegszeit verstärkt einsetzende Erscheinung begünstigte die Ausweitung der Autobusunternehmer.

E. Behörden, öffentliche Dienste und Militär

1. Behörden, öffentliche Dienste

Eine eingehende Darstellung der in Rheine ansässigen Behörden und der anderen öffentlichen Dienste wird in Kapitel IV gegeben; denn derartige Dienste sind als zentrale Einrichtungen stets im Zusammenhang mit ihrem Eränzungsgebiet zu sehen. Andererseits stellen sie für ihren Standort in gewissem Sinne wirtschaftliche Erscheinungen dar. Zur Abrundung dieses Kapitels soll daher an dieser Stelle nur ein tabellarischer Überblick über die weiter unten besprochenen zentralen Einrichtungen gegeben werden.

a) Behörden und Verwaltungsstellen:

Stadt- und Amtsverwaltung,
Gesundheitsamt, Katasteramt,
Wasser- und Schifffahrtsamt, Zollamt,
Amtsgericht, Arbeitsgericht, Arbeitsamt,
Fachverbände der Industrie, Kreisgeschäftsstellen der Gewerkschaften und politischen Parteien,
Verwaltungsstellen der Bundesbahn,

Bundesbahn-Betriebsamt.

b) Kulturelle Einrichtungen:

2 Gymnasien,
1 Realschule,
1 Textilfachschule,
3 Handels- und Berufsschulen.

c) Gesundheitsdienste:

27 Ärzte, 22 Fachärzte,
6 Apotheken,
2 Krankenhäuser mit insgesamt 565 Betten.

d) Geld- und Kreditinstitute:

4 Banken,
Stadtsparkasse mit Zweigstellen.

2. Militär

Seit 1959 ist Rheine wieder Garnisonsstadt. In den neu errichteten Kasernen in Rheine - Elte und Rheine - Bentlage sind z.Zt. ca. 1.500 Soldaten des Flak- und Artillerie- und des Materialversorgungsbataillons sowie mehrere Staffeln Heeresflieger und der Stab des Transport-Regimentes 1 und das Transportbataillon 110 untergebracht. Weiterhin werden in Rheine die Heeresflieger des Militärflughafens Hopsten stationiert werden, so daß die Zahl der in Rheine stationierten Truppen nach Abschluß der Bauarbeiten 4.500 Mann beträgt. Ferner sind in Rheine holländische Nato-Truppen untergebracht.

III. Kapitel: Der siedlungsgeographische Aufbau und die heutige Siedlungsstruktur des Stadtgebietes

A. Der siedlungsgeographische Aufbau der Stadt Rheine

Vorbemerkung:

Um einen Einblick in das Wachstum der Stadt zu gewinnen, wurden die einzelnen Ausweitungsstufen an Hand von Stadtplänen und Meßtischblättern der verschiedenen Jahre untersucht. Hierbei ergab sich, daß die flächenhafte Ausweitung des Stadtkörpers Hand in Hand mit der industriellen Entwicklung verlief. Die einzelnen Entwicklungsphasen können auch mittels der Physiognomie der Siedlungen erkannt werden. Eine eingehende Feldarbeit bestätigte die kartographischen Untersuchungen.

Die Ergebnisse werden in einer zusammenfassenden Karte (Karte 1), die die "Wachstumsringe" der einzelnen wirtschaftlichen Entwicklungsstufen (vgl. Kapitel II) zeigt, dargestellt.

Im zweiten Teil des Kapitels wird das Gefüge des derzeitigen Stadtgebietes aufgezeigt. Als wesentliches Gliederungselement habe ich dabei die soziologische Struktur benutzt. Hierdurch ergibt sich - wie unten gezeigt wird - auch zugleich die angestrebte funktionale Gliederung.

Die Auswertung der Adreßbücher, des Branchenverzeichnisses des Telefonbuches, sowie eine umfangreiche Feldarbeit ergaben die notwendigen Arbeitsunterlagen.

Neben der "zentralen" Innenstadt können im Stadtgebiet links der Ems ein vornehmlich von Beamten und Angestellten bewohntes Gebiet und gemischte Viertel abgegrenzt werden. Die Industriebetriebe reihen sich hier längs der Eisenbahn.

Auf der rechten Emsseite befinden sich im wesentlichen Arbeiterviertel in Anlehnung an die einzelnen Fabrikbetriebe.

Da die ersten Adreßbücher der Jahre 1896, 1914 nicht greifbar waren, konnte die Entwicklung der Struktur der einzelnen Viertel¹⁾ nur in groben Zügen skizziert werden.

1. Das Siedlungsbild zu Beginn der Industrialisierung

Als Rheine im 15. und 16. Jahrhundert seine historische Blütezeit erlebte, wurde die oben erwähnte bischöfliche Siedlung systematisch ausgeweitet und mit einer starken Befestigungsanlage aus Mauerwerk umgeben. Etwa um 1540 war die Größe erreicht, die bis zur Industrialisierung gehalten wurde. In einem Bericht des Rheiner Magistrats vom Jahre 1785 heißt es: "Unsere Stadt besteht aus 442 nummerierten Gebäuden und 84 Gademns oder Wohnungen. ... Diese eingerechnet gibt zusammen 526 Wohnungen; allein darunter sind 142 Nummern, welche teils befreiten vermögenden Bewohnern gehören, die nichts zu Stadtlasten beitragen, teils wüste Wohnungen, Kirchen, Klöster und verbrannte Hausplätze sind."²⁾ In den 300 Jahren wurden durch Kriegseinwirkungen häufig viele Häuser zerstört, so daß in Rheine nur wenige Bauwerke aus der alten Zeit erhalten sind.³⁾

Dieser alte Kern ist noch heute durch seinen Grundriß und durch seine Straßennamen von den Erweiterungen der

- 1) Wie dies z.B. Vogel für Bottrop zeigt.
Vogel, Ilse: Bottrop. Eine Bergbaustadt in der Emscherzone des Ruhrgebiets, Diss., in: Forschungen zur Deutschen Landeskunde, Veröffentlichungen des Zentralausschusses für deutsche Landeskunde und der Bundesanstalt für Landeskunde, Band 114, Remagen 1959, S.70 ff.
- 2) Führer, Anton, a.a.O., S. 327
- 3) Besonders schlimm war für Rheine der Dreißigjährige Krieg, als die Stadt bei Beschießung durch die Hessen (1647) den Großteil der Häuser (= 365) verlor.
Führer, Anton, a.a.O., S. 176

jüngeren Zeit deutlich abzugrenzen. So kann man an der Thie- und Münstermauer heute noch ganze Straßenzüge mit eng aneinander gebauten Häusern mit kleinen Höfen ohne ausreichende Belichtung und Belüftung finden. Die Straßen sind schmal und winkelig, die Häuser auch wohl im Sägeschnitt gestellt mit einem Fenster an der vorgeschobenen Seite. An der Münsterstraße befinden sich noch einige ältere Häuser mit stark vorspringendem oberem Stockwerk.

Den Mittelpunkt dieser Stadt bildete die aus dem 15. Jahrhundert stammende Pfarrkirche und der südlich vor ihr gelegene Marktplatz mit dem Rathaus. Die Kirche war auf einer nach Osten und Norden steil abfallenden Anhöhe erbaut worden. Im Südwesten wurde sie von einem Kranz zunächst noch niedriger Häuser umschlossen. Hier wohnten die Kleingewerbebetreibenden und Händler, die, wie in fast allen mittelalterlichen Städten, diese zentrale Mittelpunktslage für sich ausnutzten. Als ihre Zahl immer mehr wuchs, breiteten sie sich entlang der Marktstraße, der Münsterstraße, der Herrensreiberstraße und der Emsstraße weiter nach Süden in Richtung auf das Ems- und Münstertor aus. Der Markt und die genannten Straßen hatten bis 1850, funktional gesehen, die größte Bedeutung; dies zeigt sich auch in baulich-architektonischer Hinsicht. Hier befanden sich die beiden Apotheken (die erste gab es bereits vor 1677 in Rheine), die Gymnasial- und Volksschulen, die Gasthöfe, die Gebäude für Verwaltung und Rechtsprechung. Hier wohnten auch die Bürgermeister, die höheren städtischen Beamten, die Großhandels- und Einzelhandelskaufleute und die drei Ärzte.

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts wurde die Stadt entfestigt, indem die Außenwerke niedergelegt wurden und den Bürgern gestattet wurde, ein Tor durch die Stadtmauer zu ihren Gärten zu brechen. Die Stadtmauer selbst blieb bis weit ins 19. Jahrhundert erhalten, und noch 1844 wurden die drei Stadttore mit Rücksicht auf die städtische

Accise bewacht.

Jetzt, da die Stadt ihre Befestigungsanlagen aufgegeben hatte, bot sich die Möglichkeit, die Siedlung über die alte Begrenzung hinaus auszuweiten. So wurden 1820 nordwestlich vom Thie, 1828 auf der rechten Emsseite vor dem Emstor die ersten Häuser außerhalb der Stadtmauer errichtet.

Im heutigen Amt Rheine wohnten die Bauern in Streusiedlung. Kleinere geschlossene Siedlungen gab es nur in der Nähe der Kirchen, also in Mesum, Elte, Altenrheine, Hauenhorst und Bentlage, wo seit 1504 ein Kloster der Kreuzherren bestand und ein Salinenbetrieb unterhalten wurde. Die Kirche und die umliegenden Gebäude und Häuser (Wirtschaften, Krämer) bildeten den Dorfkern, zu dem aus den zugeordneten Bauerschaften alte Verbindungswege - Kirchwege - führten. Diese alten Siedlungszentren um die Kirchen haben sich bis heute kaum vergrößert.¹⁾ Im Laufe der Zeit entstanden in der Nähe der Bahnstationen (Altenrheine, Rodde, Wadelheim) und am Kanalhafen weitere Wohnsiedlungen mit gewerblichen Einrichtungen. Ihre Bedeutung ist jedoch so gering, daß im folgenden nicht weiter auf sie eingegangen wird.

Einen Überblick über die Besiedlung in Stadt und Amt Rheine im Jahre 1864 gibt folgende Zusammenstellung. Danach betrug die Zahl der Wohnhäuser zu Beginn der Industrialisierung in:²⁾

Rheine Stadt	422	(3.458 Einwohner)
Mesum	151	(849 ")
Elte	85	(510 ")
Altenrheine	86	(506 ")
Gellendorf	79	(436 ")

1) Eine Ausnahme bildet die Gemeinde Mesum, die sich durch die Juteindustrie wesentlich stärker vergrößern konnte.

2) Reckels, Hermann III, a.a.O., S. 67

Rodde	18	(	124 Einwohner)
Bentlage	67	(	397 ")
Wadelheim	56	(	236 ")
Dutum	49	(	227 ")
Catenhorn	24	(	128 ")
Hauenhorst	53	(	291 ")

2. Der Aufbau bis zur Jahrhundertwende

Die baulichen Erweiterungen über den alten befestigten Kern hinaus setzten in größerem Umfange erst mit dem Aufbau der Industriebetriebe ein. Da diese zunächst auf dem rechten Emsufer entstanden, waren hier die Erweiterungen anfangs auch am stärksten. Hauptachsen dieses neuen Stadtteiles Rechts der Ems waren die am trockenen Flußrand der Ems nach Süden und Norden und an der Flanke des Stadtberges vorbeilaufenden Hauptwege. Diese drei alten Straßen - nach Lingen, Elte und Ibbenbüren - kreuzten sich vor der alten Emsbrücke. In ihrem Schnittpunkt liegt der Mittelpunkt der Erweiterungen bis um etwa 1900.

Bei den ersten beiden Betriebsgründungen am rechten Emsufer hatte noch die Nähe der Ems eine gewisse Bedeutung für die Standortwahl. Später bestimmten allein der Grundstückspreis, die Verkehrs- und Versorgungsanschlüsse die Lage der Betriebe.

Gleichzeitig mit der Errichtung der neuen Werke wurden auch Werkswohnungen und Arbeitersiedlungen gebaut. Denn um den Arbeitskräftemangel zu beheben, waren die Betriebe gezwungen, fremde Arbeiter anzuwerben, ihnen aber auch gleichzeitig Wohnraum zu beschaffen. Den sichtbaren Beweis dafür liefern einige Werkshäuser an der Hansastrasse, die zusammen mit der Weberei I der Fa. C. Kümpers & Söhne und auch aus den gleichen Steinen errichtet wurden. Die Werkswohnungen waren in erster Linie für die zugezogenen Arbeiter in den Spinnereien gedacht. Denn die einheimi-

schen männlichen Arbeitskräfte zogen die Arbeit in den Webereien vor, da sie diese seit jeher ausübten, während das Spinnen Aufgabe der Frauen war. Zudem sind die Spinnereien wesentlich arbeitsintensiver und binden daher bedeutend mehr Menschen an einen Betrieb, als die Webereien es im allgemeinen tun.¹⁾ So waren z.B. die 106 an der Heidhöfel-, Rudolf- und Gellendorfer Straße von der Fa. F.A. Kümpers errichteten Wohnungen in den ersten Jahren zu 90 % von Holländern, die in der Spinnerei beschäftigt waren, bewohnt.

Die fremden Arbeiter aus dem Emsland und Holland brachten meistens sofort ihre Familien mit; eine private Bautätigkeit war von ihnen vorerst nicht zu erwarten, da sie fast alle ohne jegliches Kapital kamen. Gleichzeitig waren die Firmen bestrebt, bei ihren Arbeitern den Erwerb eines eigenen Besitztums durch zinsverbilligte Darlehen zu fördern. So wurde vielfach beim Kauf des Betriebsgrundstückes Land für den privaten Wohnungsbau der Betriebsangehörigen mit dazugekauft, da die Unternehmer bestrebt waren, den Arbeiter in unmittelbarer Nähe des Betriebes ansässig zu machen. Fabrikant Carl Godfried Kümpers schrieb 1927 hierzu: "Der in der Nähe seiner Arbeitsstätte wohnende Arbeiter, der mehr oder weniger bodenständig geworden ist, wird immer denen vorzuziehen sein, welche fernab vom Betrieb eine vielleicht ungeeignete oder ungesunde Wohnung besitzen und daher bestrebt sind, diese durch Wechsel der Arbeitsstätte zu verbessern. So ist schon immer seitens der Rheiner Textilindustrie großer Wert darauf gelegt worden, die im eigenen Betriebe Be-

1) In Bocholt z.B., wo überwiegend Webereien sind, ist daher der Anteil der Werkwohnungen an der Gesamtwohnungszahl wesentlich niedriger als in Rheine. Dickel, Wilhelm: Wirtschaftsstruktur und Siedlungstypus im Münsterland, Diss., Münster 1937, S. 87 f. in: Materialiensammlung, Bd. 26, Forschungsstelle für Siedlungs- und Wohnungswesen an der Universität Münster i.W.

schäftigten nach Möglichkeit in nah gelegenen, gesunden Wohnungen unterzubringen."¹⁾

Die ältesten Werkwohnungen in der Karl-Auguststraße, Sophienstraße, Karlstraße, Schotthockstraße - im Volksmund "langer Jammer" genannt -, ja fast alle bis zum 20. Jahrhundert erbauten Werkwohnungen entsprechen noch keineswegs den oben zitierten Vorstellungen. Auch die bis zur Jahrhundertwende in diesem neuen Stadtteil als Eigenheime errichteten Arbeitersiedlungen sind durchweg kleine, niedrige Häuser ohne Keller, aber mit Stallungen für das Kleinvieh. Der Garten liegt hinter dem Haus; er ist oft nur sehr klein, so daß die Bewohner weiter abseits Land dazu pachteten. An den Hauptstraßen vor dem Emstor wurden schon jetzt überwiegend doppel- und mehrgeschossige Häuser errichtet.

Auf dem linken Emsufer entstanden größere Industriebetriebe erst zu Ende der 90er Jahre, so daß hier auch die weitere Bebauung nur zögernd einsetzt. Dabei konzentrierten sich die Erweiterungen vor allem im Nordwesten der Stadt, an der Salzbergener Straße und vor dem Thietor, wo sich seit 1887/88 die erste Volksschule außerhalb des Stadtkerns befand. Im Süden vor dem Münstertor entstanden an der Münsterstraße und etwas später weiter an der Kaiserallee schöne Villenbauten. Der Ausbau auf der linken Emsseite wird nach Westen hin durch die umfangreichen Bahnanlagen, die vorläufig nur auf der Neuenkirchener Straße durch einen schienengleichen Übergang überschritten werden konnten, stark gehemmt. In der Nähe des Bahnhofes ließen sich kleinere Industriebetriebe (Tabakfabrik), die Post und ein Verlagsunternehmen nieder.

1) Kämpers, Carl-Godfried: Die Bedeutung der Textilindustrie für die Stadt Rheine, in: Münsterländische Volkszeitung - Rheiner Volksblatt, 50 Jg., o.S., v. 10.-12. September 1927

3. Die Erweiterungen bis zum 1. Weltkrieg

Nach der Jahrhundertwende führt der weitere Aufbau zur Verdichtung des bereits erschlossenen stadtnahen Gebietes. Die Fabriken wurden stark vergrößert und in ihrer Nähe auch auf dem rechten Emsufer die Baulücken, soweit es sich um trockene Parzellen handelt, zwischen den Hauptstraßen ausgefüllt. An der Straße nach Ibbenbüren - Osnabrück, weit entfernt vom Stadtkern, wurden auf der rechten Seite neue Nebenstraßen erschlossen. Hier wurde die Bebauung durch den Hemelter Bach mit seinen feuchten Wiesen im Südosten begrenzt. Im Gegensatz zu früher haben die Häuser jetzt einen größeren Abstand.

Daneben bewirkte aber auch gleichzeitig die Errichtung von weiteren Industriebetrieben (1898 in Waldshagen, 1907/08 in der Bauerschaft Gellendorf) rege Bautätigkeit in stadtfernen Gebieten. Weitab vom alten Stadtkern entstanden Arbeitersiedlungen, die den Urbanisierungsprozeß weit in die Landgebiete hinaustrugen.

Die Stärke der Bebauung bis 1914 läßt sich in etwa daraus erkennen, daß bis 1912 zwei sechsklassige Schulen an der Lingener- und an der Elter Straße errichtet wurden. Daneben wurden auch im Amt Rheine Schulen an der Peripherie der Stadt gebaut. (Gellendorf, Schotthock, Osnabrücker Straße). Die Gründung der 2. Rheiner Pfarrei wurde 1896 durch den Bau einer Notkirche an der Antoniusstraße eingeleitet. Ebenfalls wurde in diesem Gebiet eine evangelische Kirchengemeinde gegründet. Die 3. Rheiner Apotheke wurde 1910 rechts der Ems an der Hörsterstraße eröffnet.

Auf dem linken Emsufer wird das Siedlungsgebiet von den umfangreichen Gleisanlagen stark zerschnitten. Das Gebiet nordwestlich und südlich der Altstadt bis zu den ersten Gleisanlagen wurde in dieser Zeit durch ein engmaschiges Wegenetz erschlossen. Die Bebauung ist hier sehr eng und

gleichförmig.

Entsprechend der günstigen und daher auch relativ teuren Lage erstreckte sich die Bautätigkeit im Nordwesten der Altstadt, im sogenannten Wietesch, durchweg auf den privaten Wohnungsbau, überwiegend mit zwei- oder mehrgeschossigen Bauten, teils sogar Villen. Besondere Bedeutung gewann dieser Stadtteil durch die Errichtung des Gymnasiums (1908/09) und des Amtsgerichts (1912). Auf der entgegengesetzten Seite der Altstadt haben sich an der Eisenbahn verschiedene industrielle und gewerbliche Betriebe niedergelassen. Hier befinden sich daher auch vornehmlich Werks- und Arbeiterhäuser, die den Bau von Villen und mehrstöckigen Gebäuden, der bis 1900 vom Stadtkern hierhin einsetzte, nach dieser Richtung hin stoppten.

Westlich der Bahn entwickelte sich der Stadtteil "hinter der Bahn" trotz mehrerer Fabrikanlagen nur langsam. Auch hier wurden Werkswohnungen erbaut als eingeschossige, eng aneinander stehende Doppelhäuser, während die Privathäuser in der Nähe der Fabriken häufig 1 1/2 geschossig - mit Dachausbauten - sind. Die private Bautätigkeit setzte verstärkt ein, als kurz vor dem 1. Weltkrieg mit dem Bau einer Bahnunterführung begonnen wurde.

4. Der Aufbau zwischen den beiden Weltkriegen

Nach dem ersten Weltkrieg traten als Träger des Wohnungsbaues neben den Werken und Privaten auch gemeinnützige Baugesellschaften auf. Diese errichteten fast ausschließlich ein- oder zweistöckige Häuser für ein bzw. zwei Familien. Es handelte sich dabei überwiegend um gleichartige Häuser in zusammenhängenden Komplexen in noch nicht dicht bewohnten Bezirken. Ein Beispiel stellt die Eisenbahnersiedlung an der Körner-, Reuter- und Droste-Hülshoffstraße dar, die von der ehemaligen Eisenbahner Bauge-

nossenschaft errichtet wurde.¹⁾

Im Westen der Stadt entstanden in der "Lehmkuhle" und in der "Lauge", sowie am Fuße des Waldhügels Kleinsiedlungen des privaten Wohnungsbaues der verschiedenen Bevölkerungskreise. Dadurch wurde das Stadtgebiet auch nach dieser Seite hin stark ausgeweitet.

Auf dem rechten Emsufer führte der weitere Ausbau der Fabrikanlagen zur Verdichtung des Siedlungsgeländes um die einzelnen Industriebetriebe. Es entstanden hier Arbeiterstadtteile, die eigene Zentren entwickelten (Schule, z.T. Kirche, Geschäfte des täglichen Bedarfs, eigenes Vereinsleben). Den Mittelpunkt bildete die Fabrik als Hauptarbeitgeberin und Eigentümerin von Wohnung und Siedlung. Da diese neuen "Dörfer" - Kümpersdorf, Gellendorf - nur in geringem Kontakt zur Altstadt stehen und ihre eigentlichen gemeindlichen Probleme überwiegend vom Fabrikanten gelöst werden, bildeten sich "Arbeitergemeinden ohne gemeindliches Verantwortungsbewußtsein und mit einer nur sehr schwachen Bindung an die Stadtgemeinschaft."²⁾

Wie bereits angedeutet, war der eigentliche Stadtkörper weit über die Gemeindegrenze hinausgewachsen. 1927 kam es daher auch in Rheine zu umfangreichen Eingemeindungen, so daß sich die Stadt wieder mit ihrem geschlossenen Siedlungsgebiet deckte. Von den insgesamt 1.216 ha, die eingemeindet wurden, entfielen auf die Gemeinde Rechts der Ems 822 ha, der Rest auf die Gemeinde Links der Ems. Heute ist die Stadt jedoch wieder über die Gemeindegrenze hinausgewachsen. Da man sich sehr zurückhaltend den Eingemeindungen gegenüber verhält, ist an die Stelle der "Eingemeindungspolitik" eine notwendige Zusammenarbeit zwi-

1) Vor dem 2. Weltkrieg gab es in Rheine 2.424 Eigenheime mit 4.095 Wohnungen, 767 Miethäuser mit 1.271 Wohnungen von Privaten, der Stadt und gemeinnützigen Wohnungsunternehmungen sowie 674 Werkshäuser mit 1.045 Wohnungen.

Dickel, Wilhelm, a.a.O., S. 89

2) Kersting, August I, a.a.O., S. 100

schen Stadt und Amt getreten.

5. Nachkriegszeit und künftige Entwicklung

Die erste Nachkriegsentwicklung wurde wegen der hohen Kriegsschäden¹⁾ ganz davon beherrscht, möglichst schnell Wohnraum zu schaffen. An einen planmäßigen Aufbau war daher zunächst nicht zu denken. Neubauten entstanden auf Trümmern und in Baulücken in der Nähe der Altstadt. Da die Beschaffung geeigneten Baulandes häufig recht schwierig war, siedelten sich Baulustige an unerschlossenen Wegen, vielfach auch noch an der Peripherie der Stadt an. In dieser Zeit setzte auch die Industrie ihre Bemühungen um die Errichtung von Werkwohnungen verstärkt fort. Vielfach wurden neue Siedlungen gemeinsam von mehreren Firmen errichtet. So wurde die Siedlung "Augustinusring" auf unkultiviertem Boden in der Gemeinde Rheine Rechts der Ems von vier verschiedenen Textilunternehmungen geschaffen. Die anderen Siedlungen entstanden, soweit noch genügend Bauland vorhanden war, am Stadtrand in der Nähe der Fabriken, so in Gellendorf, Altenrheine und im Schotthock, und sie gleichen in ihrer Anlage denen der anderen Orte des Nordwestfälischen Textilgebietes. Im Südwesten der Stadt entstand eine weitere Siedlung für Angehörige der Bundesbahn an der Hedwig-, Münster-, Catenhorner Straße und am Melkeplatz. In überwiegend 2 oder 3 stöckigen Wohnblocks wurden hier rund 180 Vertragswohnungen errichtet.

Wie oben dargelegt, wurde der siedlungsgeographische Aufbau der Stadt in starkem Maße durch die Industrie beeinflusst. Bis zum 1. Weltkrieg wurde die Lage der Fabriken

1) Nach amtlicher Feststellung betrug der Schadensgrad in Rheine 36 %. Von den 5021 Häusern wurden 582 total zerstört. 652 wurden bis zu 80 %, 1276 bis zu 50 %, 1521 bis zu 30 % bei 37 Luftangriffen beschädigt. Bauen um jeden Preis. Stadt Rheine in der Bewährung, in: Steinfurt im Wandel der Zeiten, Burgsteinfurt 1955, S. 153

allein von wirtschaftlichen Überlegungen her bestimmt. Eine gesamtstädtebauliche Planung blieb weitgehend unberücksichtigt. Die neuen Stadtteile um diese Werke flossen somit völlig ungeordnet auseinander. Nach allen Seiten des Stadtgebietes ist daher heute die Bebauung in stark aufgelockerter Weise bis an die Grenzen der Stadtgemeinde vorgetrieben. Die in keinem Verhältnis zur Einwohnerzahl stehende Ausweitung des Siedlungsgebietes erforderte von der Stadt so einen hohen Aufwand an Erschließungskosten und Versorgungsleitungen, der einer viel größeren Stadt angemessen wäre.¹⁾

Um die Bautätigkeit in gelenkte Bahnen zu bringen, wurde nach dem 2. Weltkrieg - seit 1952 - daher ein neuer Leitplan ausgearbeitet. Aufgrund dieses Planes entstanden bis heute eine Reihe größerer geschlossener Baukomplexe.

Die weitere Entwicklung geht dahin, als erstes die dem Stadtkern am nächsten gelegenen Baulücken zu schließen. Danach sollen die hieran anschließenden stadtnahen Wohnflächen, die teilweise eine sehr lückenhafte Bebauung aufweisen, weiter ausgebaut werden. Es handelt sich dabei im linksemsischen Stadtgebiet um das Wohngebiet an der Salzbergener Straße bis zur Quakenbrücker Eisenbahn im Norden, zum Süden hin um das der "Hove" und Münsterstraße und um den westlich der Bahn gelegenen Dorenkamp. Rechts der Ems finden die Erweiterungen an der Bundesstraße 70 nach Norden hin zunächst ihre Begrenzung durch die künftige Umgehungsstraße, im Süden durch die Elter- und Esperlohstraße.

Die künftigen Stadterweiterungen zeichnen sich bereits deutlich ab. Sie schließen sich großteils an die oben genannten Stadtteile an und gehen in ihren Entwicklungen durchweg bis an die Stadtgrenze. Diese Flächen sind schon durch eine Reihe von Straßen erschlossen, an denen einige Einzelhäuser und Häusergruppen liegen. Westlich des

1) Breuer, Karl, a.a.O., S. 109

Dorenkamps sieht der Leitplan ein Siedlungsgelände vor, das sich in breiter Front von der Neuenkirchener Straße bis zum Waldhügel hin erstreckt. Im Nordwesten der Stadt bieten das Land zwischen der Quakenbrücker Eisenbahn und dem Salzweg und die Flächen im Bereich der Salzbergener-, Unland-, Salinenstraße in der Nähe des Tiergartens und der Saline "Gottesgabe" weitere Erweiterungsmöglichkeiten. Ähnliches gilt auch für die Außenbezirke im Stadtgebiet rechts der Ems. Zwischen dem Lingener Damm und der östlichen Stadtgrenze kann sich der Schotthock organisch weiterentwickeln.

An der Birkenallee, Lamberti, Ewaldi-, Zollern-, Servatii- und Bonifatiusstraße sind hier bereits mit Hilfe der Industrie Wohnhäuser gebaut worden. Ausbaufähig sind ferner die Flächen zwischen Osningstraße und Rodder Damm und das Gebiet westlich der Jägerstraße bis zur Aloysius-Surenburgstraße.

Aus den obigen Ausführungen über die Wohngebiete geht bereits hervor, daß die Industrieanlagen über das ganze Stadtgebiet - mit einem gewissen Schwerpunkt rechts der Ems - verstreut liegen. Die meisten Betriebe liegen inmitten der Wohngebiete. Nach dem 2. Weltkrieg ist eine gewisse Auflockerung dadurch erfolgt, daß zerstörte Werke nicht wieder aufgebaut, sondern an die Peripherie der Stadt gelegt wurden. Standortgebunden sind das Kalksandsteinwerk in Gellendorf und die Kalkwerke am Waldhügel.

Der Leitplan weist an verschiedenen Stellen Industriegebiete aus. Darunter ist das Gebiet nordöstlich der Stadt im Schnittwinkel der Bahnstrecken Rheine - Quakenbrück und des Dortmund-Ems-Kanals besonders zur Ansiedlung größerer Betriebe geeignet. Weitere Möglichkeiten für Neuanlagen bieten sich östlich der Ems und südlich Waldshagen bis zur Stadt hin und entlang der Bahnlinie nach Gronau. Darüber hinaus sieht der Leitplan Industriegrundstücke östlich der Kalksandsteinwerke, südlich der ehe-

maligen Hafenbahn auf dem Hörstkamp und im Bereich der Bahnstrecke Osnabrück vor.

Die Gesamtfläche der Stadt wird heute wie folgt genutzt:¹⁾

Bebaute Grundstücke	546	ha =	28,65 %
Straßen, Wege-Plätze	268	" =	14,06 %
Parkanlagen	3	" =	0,16 %
Spiel- und Sportplätze	15	" =	0,79 %
Friedhöfe	18	" =	0,94 %
Garten und landw. Flächen einschl. Bauland	821	" =	43,07 %
Wald	179	" =	9,39 %
Gewässer	41	" =	2,15 %
Sonstige Flächen, Ödland, Moor	15	" =	0,79 %
zusammen:	1.906	ha =	100,00 %
	=====		=====

B. Die funktionale Gliederung des Stadtkörpers

1) Die Arbeiterviertel rechts der Ems

Wie die Textilindustrie die heutige Wirtschaftsstruktur bestimmt hat, so hat sie auch in weiten Teilen der Stadtlandschaft das Siedlungsbild geprägt. Denn wie oben gezeigt wurde, verläuft in Rheine der Aufbau des Siedlungskörpers parallel zur Entwicklung der Wirtschaft. Dies gilt besonders für das Stadtgebiet rechts der Ems. Hier liegen weit verstreut die großen Textilbetriebe und bilden mit den ihnen zugehörigen Kolonien eigene geschlossene Viertel. Da der Großteil der Textilunternehmen über mehrere räumlich voneinander getrennte Werke verfügt, ge-

1) Stand August 1960

Vierjahresbericht der Stadt Rheine 1956-1960
Rheine 1960, o.S.

hören auch zu jedem Unternehmen mehrere Kolonien. Anfänglich war es üblich, daß der in einer solchen Werkssiedlung wohnende Textilarbeiter auch in dem bei der Kolonie gelegenen Betrieb beschäftigt war. Diese enge Verbindung von Siedlung und Betrieb hat sich inzwischen gelockert, so daß es keine Ausnahme mehr ist, wenn ein Weber, der z.B. in der Nähe des Werkes Gellendorf wohnt, im Hauptwerk an der Elterstraße arbeitet.

Die Entwicklung der einzelnen Stadtteile rechts der Ems mit überwiegender Arbeiterbevölkerung weist kaum Unterschiede auf, wobei es gleichgültig ist, ob der Siedlungsbeginn noch vor der Jahrhundertwende oder erst kurz vor dem 1. Weltkrieg liegt. So sind die 1887 an der August- und Sophienstraße gebauten Häuser von denen, die 1910/12 an der Heidhöfel- und Rudolfstraße errichtet wurden, kaum zu unterscheiden.

Der Aufbau einer solchen Textilarbeitersiedlung begann in fast allen Fällen damit, daß noch während des Baues der Fabrikanlagen in der Nähe Nebenstraßen erschlossen und diese mit einstöckigen, aneinandergereihten Häusern besetzt werden. Die Häuser sind nicht unterkellert, haben keine Vorgärten und erscheinen sehr niedrig. Jede Werkswohnung ist für sich abgeschlossen und besitzt einen eigenen Eingang. Schon kurz nach der Inbetriebnahme der Fabriken entstehen in anderen Nebenstraßen und an der Hauptstraße, die zum Werk führt, einstöckige Doppelhäuser des werksgeförderten privaten Wohnungsbaues. Diese Häuser stimmen in der Bauweise mit den zuerst genannten überein, allerdings halten sie häufig schon einen kleinen Abstand voneinander. Diese Doppelhäuser, zum Teil unsymmetrisch ausgebildet, ermöglichten es, jeder Wohnung einen eigenen Eingang zu geben, was der Eigenart der Westfalen und Holländer entgegenkommt. Die hierbei notwendige Vergrö-

1) Klöpper, Rudolf I: Niedersächsische Industrieklein-
städte, siedlungsgeographisch betrachtet, in: Schrif-
ten der wirtschaftswissenschaftlichen Gesellschaft zum
Studium Niedersachsens EV, Oldenburg 1941, Bd.14, S.83

berung der Grundfläche konnte in Kauf genommen werden, da der Boden hier anfänglich recht billig war.

Diese neuen Siedlungen sind in ihrer ersten Entwicklungsstufe zunächst reine Werkssiedlungen. Ihre soziologische Struktur ist daher auch einseitig ausgerichtet: sie sind reine Textilarbeiterviertel.

In der Folgezeit setzt ein verstärkter privater Wohnungsbau ein, so daß schließlich ganze Stadtteile entstehen. Die Nebenstraßen werden verlängert und durch Parallelstraßen verbunden, die Baulücken an den Hauptstraßen geschlossen. Die Bebauung ist jetzt etwas aufgelockerter, und die Häuser an den Nebenstraßen erhalten vielfach einen kleinen Vorgarten. In der Bauweise selbst änderte sich vorerst noch nicht viel: das eingeschossige Doppelhaus in leicht aufgelöster Flachbauweise beherrschte bis zu den zwanziger Jahren das Siedlungsbild.

Durch den Zuzug von Angehörigen anderer Berufe erhält das Viertel jetzt eine leichte soziale Umschichtung: aus dem reinen Textilarbeiterviertel wird ein gemischtes Viertel. Die Veränderung in der Berufsstruktur erklärt sich zum Teil daraus, daß häufig zwei Brüder, von denen der eine nicht in der Textilindustrie beschäftigt ist, gemeinsam ein Doppelhaus bauen.

Wenn ein neues Wohnviertel genügend stark bewohnt wird, erscheint auch bald die untere Stufe des Verteilergewerbes und des Handwerks, soweit sie für die tägliche Versorgung gebraucht werden, also Lebensmitteleinzelhändler, Bäcker, Schlachter u.a. Sie wählen ihren Standort an der Hauptstraße und an Kreuzungen, und sie treten stets konzentriert auf, so daß sich in jeder Siedlung bald ein kleines Einkaufszentrum entwickelt. Hier liegt auch das Vereinslokal, in dem sich das Vereins- und gesellschaftliche Leben der Kolonie abwickelt. Später hinzutretende Händler und Handwerker - wie Textilien-, Hausrat-, Schreibwarenhändler, Leihbüchereien, Friseur usf. siedeln

sich vorzugsweise in unmittelbarer Nähe an.

Etwa mit Beginn der zwanziger-dreißiger Jahre ändert sich die Bauweise, und es entsteht um die alten Siedlungskerne herum ein neuer Siedlungstypus. Es werden von Privaten und Arbeiterbauvereinen - oft unterstützt von der Industrie - Kleinsiedlungen errichtet. Die Bebauung wird stark aufgelockert; die 1 1/2 stöckigen Häuser sind unterkellert, das Dachgeschoß meistens so ausgebaut, daß es eine abgeschlossene Wohnung erhält. Das Straßenbild in diesem jüngeren Teil des Viertels wird dadurch stark verändert: an die Stelle der einförmigen Reihenhäuser tritt das Eigenheim mit Einliegerwohnung, mit blumengeschmücktem Vorgarten an der Straße und großem Nutzgarten hinter dem Hause. Auch die von der Industrie jetzt errichteten Wohnhäuser für ein oder zwei Familien unterscheiden sich kaum davon. Gleichzeitig baut die Industrie aber auch noch 2 1/2 und 3 stöckige Wohnkomplexe. Diese gleichen mit ihren Türmen und Erkern und den übermauerten, oben abgerundeten Eingängen zu dem Innenhof schon fast einer mittelalterlichen Festungsanlage. Derartige Bauwerke, z.B. an der Surenburger-Elter Straße und in Waldshagen, sind aber nur vereinzelt zu finden.

Inzwischen haben sich diese Stadtteile derart ausgeweitet, daß sie an vielen Stellen schon ineinander übergreifen. Nach dem 2. Weltkrieg mußten daher bereits größere Siedlungsvorhaben der Industrie außerhalb der Stadtgrenze durchgeführt werden. Soweit noch Lücken vorhanden waren, entstanden am Rande der alten Siedlungen moderne werksgeförderte Einfamilienhäuser. Die Industrie selbst baute moderne "Baublöcke", in einigen Fällen sogar Wohnhäuser im Landhausstil.

Um einen Einblick in die heutige soziale und berufliche Struktur eines Arbeiterviertels zu gewinnen, wurden die Berufsangaben, die das Adreßbuch von 1955 ausweist, ausgezählt. Es handelt sich dabei um ein Siedlungsgebiet,

das durch die Höhenkamp-, Surenburger-, Esperloh- und Siedenkampstraße begrenzt wird. Von den insgesamt ca. 600 Berufstätigen waren:

Beamte und Angestellte (überwiegend der Textilindustrie und der Bundesbahn)	16 %
Gewerbetreibende	5 %
unselbständige Handwerker und Verkäufer	14 %
Textilarbeiter	43 %
sonstige Arbeiter einschließlich der Bundesbahn	22 %

Dieses Wohngebiet ist mit 22 Einzelhandels- und Handwerksbetrieben ausgestattet, darunter 1 Dampfwäscherei, 1 Schreibwarengeschäft, 1 Textilien- und Haushaltswarengeschäft, 1 kleines Geschäft für Uhren und Schmuck, 1 Drogerie, 1 Tapetengeschäft. Zudem befindet sich hier eine Zweigstelle der Städtischen Sparkasse und eine Zahnarztpraxis.

2. Das Beamten- und Südviertel

Bei der Darstellung des siedlungsgeographischen Aufbaues der Stadt wurde bereits angeführt, daß sich im Nordwesten der Stadt die Bautätigkeit fast ausschließlich auf den privaten Wohnungsbau erstreckte. Nach der Jahrhundertwende entstanden an der Salzbergener Straße, Runde-, Grosfeld- und Forkenbeckstraße, unmittelbar an die Innenstadt anschließend, eine Reihe von Privathäusern. Hier war der Grundstückspreis durchweg höher als in den anderen Stadtgebieten; denn die Lage dieses Stadtteiles war ausgesprochen günstig: die Innenstadt war schnell und leicht zu erreichen, da weder Eisenbahnlinien noch Ems überschritten zu werden brauchten, es gab keine Industrie und gewerblichen Betriebe, und entlang dem Grünstreifen an der Ems führten schöne Spazierwege in den nahen Bentlager Wald und zur Saline. So wohnten hier anfangs Fabrikanten, Kaufleute, höhere städtische und

staatliche Beamte. Als im Jahre 1908/09 das Gymnasium und einige Zeit später das Amtsgericht hier errichtet wurden, siedelten sich in unmittelbarer Nähe höhere Lehrer, Beamte des Gerichts und einige Anwälte an. Im Laufe der zwanziger und dreißiger Jahre entstand hier ein Beamtenviertel,¹⁾ das in etwa durch die Salzbergener-, Neuenkirchenerstraße und die Quakenbrückener Eisenbahnstrecke umrissen ist.

Im Kern dieses Viertels wurden von der Beamtenwohnungsbau-Gesellschaft und dem ehemaligen Eisenbahnfiskus an der Heinrich-, Adolf-, Hermann- und Thiebergstraße zwei- bis dreistöckige zusammenhängende Wohnhäuser errichtet. Sie besitzen einen kleinen Vorgarten, sind aus roten Klinkersteinen erbaut und unterscheiden sich so stark von den etwa zur gleichen Zeit rechts der Ems von der Industrie errichteten Wohnblocks. Ansonsten ist die Bebauung in diesem Stadtviertel sehr stark aufgelockert. Die Ein- oder Zweifamilienhäuser moderner Bauart liegen oft 10 - 15 Meter von der Straße entfernt. Sie tragen individuellen Charakter, so daß es die eintönige Bauweise, die wir rechts der Ems fast überall vorfinden, hier nicht gibt.

In dieses Viertel paßt die Maschinenfabrik Franz Tacke, die sich aus einem Handwerksbetrieb entwickelte, nicht so recht hinein. Am Rande zwischen den Bahngeleisen Linzen - Quakenbrück gelegen, stört sie aber das allgemeine Siedlungsbild nicht. In ihrer Nähe haben sich an der Franz Tacke-Straße einige Arbeiter dieser Fabrik angesiedelt.

Evakuierungen und Zwangseinweisungen der Nachkriegszeit haben den ursprünglichen Charakter dieses Viertels inzwischen etwas verwischt. Aufgrund der Berufsangaben, die

1) Der Ausdruck "Beamtenviertel" ist eigentlich etwas zu eng gefaßt, denn es wohnen hier auch viele mittlere und höhere Angestellte der Stadt, der Banken und Kassen, sowie der Bundesbahn.

das Adreßbuch von 1937 aufweist, ergab sich folgende soziale Struktur:

Beamte und Angestellte (einschließlich Fabrikanten und freiberuflich tätige Akademiker) 60 %, Gewerbetreibende 4 %, unselbständige Handwerker und Verkäufer 18 %, Arbeiter (einschließlich Hausgehilfen) 18 %.¹⁾

Im Gegensatz zu der Wohnbevölkerung der oben genannten Arbeiterkolonien sind die Bewohner dieses Viertels schon durch die berufliche Tätigkeit sehr eng mit der Altstadt verbunden. Ein geschäftliches Zentrum hat sich daher in diesem Stadtteil auch nicht entwickeln können: die Hausfrauen gehen oft in die Stadt und kaufen dort ihren täglichen Bedarf an Lebensmitteln, Fleisch etc. ein, und sie besuchen regelmäßig den Wochenmarkt.

Der soziologische Charakter dieses Wohnviertels spiegelt sich auch in der großen Zahl der Kinder wider, die die Gymnasien oder die Realschulen besuchen.

Die gleiche Entwicklung wie in dem oben beschriebenen Stadtteil nahm anfangs auch der südlich der Stadt zwischen Ems und der Osnabrücker Eisenbahnstrecke gelegene Hörstkamp. Zunächst von städtischen Beamten, Angestellten und selbständigen Kaufleuten bewohnt, entwickelte er sich im Laufe der Zeit immer mehr zu einem ausgesprochenen Mischviertel, nachdem hier viele größere und mittlere gewerbliche Betriebe ansässig wurden. Die sehr unterschiedliche soziale Struktur spiegelt sich hier besonders deutlich in der uneinheitlichen Bebauung wider: die Haustypen wechseln oft, neben 2 - 3 stöckigen Wohnbauten stehen kleine Arbeiterhäuser. Von den Arbeitern sind nur wenige in der Textilindustrie beschäftigt; die meisten arbeiten bei der Bahn, in den nahen Handwerksbetrieben oder in der Maschinenfabrik.

1) Insgesamt ca. 480 Berufstätige

3. Das Gemischte Viertel "hinter der Bahn"

Das Stadtgebiet westlich der Bahn war in seiner ursprünglichen sozialen Struktur ein reines Arbeiterviertel. Die Arbeiter waren überwiegend in den nahen Textilbetrieben und bei der Eisenbahn beschäftigt.

Die ältesten Bauten, überwiegend Werkshäuser, liegen an der Hohe-, Krumme-, Linden- und Wasserstraße und gleichen den älteren Teilen in den Arbeiterkolonien rechts der Ems. Gegen Ende der zwanziger Jahre wurde hier das Krankenhaus errichtet.

Seit etwa 1925, als die Stadt durch eine neue Bahnunterführung leichter zu erreichen war, wurde die Bebauung verstärkt weiter nach Westen hin ausgedehnt. Da es nicht nur Arbeiter waren, die sich hier ein Eigentum bauten, sondern auch Angestellte, Beamte und Handwerker, entstanden hier Kleinsiedlungen, deren gemischte soziale Struktur sich deutlich in den unterschiedlichen Haustypen zeigt. Der überwiegende Teil der Häuser ist 1 1/2 geschos-sig. Die eingeschossigen Häuser liegen unregelmäßig über den ganzen Stadtteil verteilt und stammen noch aus der Zeit, als das Gebiet erst sehr locker besiedelt war. Die zwei- und mehrstöckigen Häuser sind zum Großteil kurz vor dem II. Weltkrieg errichtet worden. Alle Häuser besitzen einen kleinen Vorgarten und Garten hinter dem Haus. Die Bebauung ist sehr aufgelockert.

In neuerer Zeit wurde der südlichste Teil dieses Gebietes stark bebaut. Nicht so sehr das Eigenheim beherrscht hier das Siedlungsbild, sondern moderne Baublöcke für 11 - 16 Familien wurden vor allem entlang der Catenhorner Straße und an deren Seitenstraßen errichtet. Bauherr war nicht die Industrie, sondern vielmehr die Bundesbahn, die Bundeswehr, die Stadt und verschiedene private Wohnungsbau-gesellschaften. Dadurch ist der soziale Charakter sehr stark gemischt. Hinter den Wohnblocks gibt es Gärten;

Vorgärten fehlen, stattdessen gibt es hier viele gemeinsame Grünflächen. Da sich das gemischte Viertel über einen weiten Teil des Stadtgebietes erstreckt, haben sich in ihm auch mehrere Zentren mit Geschäften des täglichen Bedarfs, des Handwerks, mit Wirtschaften u.a. gebildet. Die Berufsstruktur der Bevölkerung zeigt in diesem Gebiet folgendes Bild:

Beamte und Angestellte	36 %
unselbständige Handwerker	11 %
Arbeiter	53 %

4. Die "zentrale" Innenstadt

Wenn auch die oben beschriebenen Wohnviertel innerhalb der Stadtlandschaft vielfach räumlich abgeschlossene Einheiten bilden und ihre Verbindung untereinander und zur Innenstadt teilweise nur gering ist, so besitzt die Altstadt für alle Viertel doch insofern eine wichtige Bedeutung, als in ihr alle "zentralen Dienste" lokalisiert sind. Viele Wohnviertel - dies gilt insbesondere für die Arbeiterviertel rechts der Ems - haben zwar aufgrund des konzentrierten Auftretens der Geschäfte des täglichen Bedarfs und des Handwerks einen eigenen Mittelpunkt, aber ihnen gegenüber besitzt die Altstadt eine wesentlich höhere Zentralität, so daß sie als "zentraler Ort" aller untersuchten Viertel anzusprechen ist.

Entsprechend der geringen Größe der Stadt und ihrer Bedeutung auf dem Gebiet der Verwaltung hat sich in Rheine ein Stadtteil, der ausschließlich gewerblichen und wirtschaftlichen Zwecken dient, nicht entwickeln können. Die "zentralen Dienste" sind zwar überwiegend in der Altstadt zusammengefaßt, sie liegen aber so verteilt, daß man z.B. von einem Banken-, Verwaltungsviertel nicht sprechen kann.¹⁾

1) Wie etwa Vogel für Bottrop nachweisen kann
Vogel, Ilse, a.a.O., S. 99

Lediglich der Platz am Bahnhof ließe sich als "Verkehrsviertel" herausstellen. Denn hier befinden sich die Verwaltungsgebäude der Bundesbahn, das Bundesbahnbetriebsamt, die Bahnmeisterei und die Bahnpost. Die Post, ein Reisebüro, der Verkehrsverein und zwei Hotels liegen ganz in der Nähe. Auf dem Bahnhofsvorplatz ist die End- bzw. Ausgangshaltestelle für den Autobusfernverkehr, und die Taxen haben hier ihren Standplatz.

Das "Einkaufsviertel" wird von der Ems-, Münster-, Markt-, Bahnhofstraße, Am Markt und auf dem Thie gebildet. Da die Linienführung dieser Straßen sich kaum geändert hat, sind die Geschäftsstraßen sehr eng und winkelig. Die mehrgeschossigen Häuser stammen z.T. noch aus dem 19. Jahrhundert. Reine Wohnhäuser gibt es nur noch wenige; denn in den letzten Jahren wurde an vielen Stellen das Erdgeschoß zu modernen Verkaufsräumen ausgebaut. Das Geschäftszentrum findet in neuer Zeit seine Erweiterung auf der rechten Emsseite entlang der Ibbenbürener Straße. Dies kann nicht weiter verwundern, wenn man bedenkt, daß über die Hälfte der Stadtbevölkerung im Stadtgebiet rechts der Ems wohnt, die zum größten Teil hier entlang über die alte Emsbrücke zur Innenstadt gelangt.

Da die Innenstadt gleichzeitig als Wohnplatz dient und von ihr noch die im Nordwesten und Süden anschließenden Wohnviertel mit versorgt werden, gibt es hier zwangsläufig auch viele Geschäfte des täglichen Bedarfs. Ein Einkaufszentrum, wo nur Güter des gehobenen Bedarfs verkauft werden, gibt es daher nicht. An den obengenannten Geschäftsstraßen stehen die Geschäfte vielmehr stark vermischt nebeneinander.

Die "Zentralität" der Innenstadt wird dadurch erhöht, daß sich neben den Geschäftsleuten hier auch die zentralen freien Berufe niedergelassen haben. Die Fachärzte, Steuerberater, Anwälte und Versicherungsagenten sind zwar nicht so sehr "auf Reklame durch Auslagen und damit auf größe-

ren Durchgangsverkehr"¹⁾ angewiesen, sie bevorzugen aber gern die Nähe der anderen zentralen Einrichtungen. Zudem wirkt sich hier auch die günstige Verkehrslage aus.

Wie bereits erwähnt, liegen die Verwaltungseinrichtungen, Banken, Versicherungen und Kassen über die ganze Innenstadt verteilt. Nur das Amtsgericht und neuerdings auch das Arbeitsamt liegen abseits. Das gleiche gilt auch für die weiterführenden Schulen, die aber vom Bahnhof alle in gut 15 Minuten zu erreichen sind.

In der Karte 8 sind die Ergebnisse dieses zweiten Abschnitts dargestellt. Die rechts der Ems gelegenen Arbeiterviertel wurden dabei nach folgenden Gesichtspunkten abgegrenzt:

In einer Feldarbeit wurden die Einzugsbereiche der lokalen Zentren ermittelt. Eine weitere Abgrenzungsmöglichkeit bot die Genese dieser Viertel. Denn wie oben gezeigt, ging die bauliche Entwicklung dieser Viertel von einer Fabrik aus. Die Abgrenzung der anderen Viertel ergab sich aufgrund der obigen Untersuchung zwangsläufig.

IV. Kapitel: Rheine als zentraler Ort

Vorbemerkung: Begriffsbestimmungen

Eine wirtschaftsgeographische Stadtstudie, die einen möglichst breiten Einblick in die Stadt vermitteln will, darf sich nicht mit der Aufgabe begnügen, die Stadt als ein Produkt der natürlichen Bedingungen, der Lage und der geschichtlichen Entwicklung darzustellen und ihre heutige Erscheinung aufzuzeigen und zu analysieren, sondern sie muß auch noch die Beziehungen der Stadt zu ihrem "Hinter-

1) Hoffmann, Günter: Beiträge zur allgemeinen und individuellen Stadtgeographie. Eine begriffskundliche und methodische Studie am Beispiel der Stadt Delmenhorst, Diss., Sonderdruck aus: Deutsche Geographische Blätter, Bd. 48, Heft 1-2, Bremen 1956, S. 38

land" in die Untersuchung miteinbeziehen.

Die wechselseitigen Beziehungen und Verflechtungen zwischen einer Stadt und ihrem Umland - in der Literatur als "Stadt-Umland-Verhältnis" bezeichnet - traten erst mit der Industrialisierung und insbesondere mit der Verkehrsentwicklung verstärkt in Erscheinung. Zwar hatte schon vorher immer ein gegenseitiger Austausch von Gütern und Diensten zwischen beiden Lebensbereichen stattgefunden, gemessen am heutigen Umfang war er jedoch nur gering.

Mit der nötigen Einschränkung läßt sich gerade für Rheine sagen, daß zwischen dem ehemaligen "Ackerstädtchen" und seiner näheren, rein agraren Umgebung lange Zeit eine gewisse Trennung bestand. Diese wurde beseitigt, als mit dem Aufbau der Textilindustrie und ihren Begleiterscheinungen und Folgen, wie etwa:

Untergang der Hausweberei und Aufgabe des Verlags-systems,

Wegfall eines Großteiles der Selbstversorgung von Stadt- und Landbevölkerung,

Ausbau der zentralen Dienste (Verwaltung, Schulen u.a.) ein entscheidender Wandel einsetzte: Beide Pole rückten einander näher und traten miteinander in enge Wechselbeziehungen.

Dem Umland fiel dabei die Aufgabe zu, die Stadt mit seinen Gütern zu versorgen und ihre Ernährung sicherzustellen, so daß die Stadt einen wesentlichen Teil ihrer Lebensgrundlage in den Beziehungen zum Hinterland findet.

Auf der anderen Seite versorgt die Stadt das Umland mit den gewerblichen Waren, die hier hergestellt werden oder ihr durch den Handel zufließen. Sie stellt der Bevölkerung des Umlandes die in der Stadt konzentrierten sozialen und kulturellen Einrichtungen zur Verfügung und nimmt für das Umland einen Großteil der politischen und verwaltungsmäßigen Aufgaben wahr.

Das Gebiet, das von der Stadt mit Gütern und Diensten des allgemeinen, nicht alltäglichen Bedarfs versorgt wird, wird allgemein als "Versorgungsgebiet", "Verteilungsbereich" bezeichnet, während auf der anderen Seite der Bereich, der die Versorgung der Stadt besorgt, das "Einzugsgebiet" der Stadt genannt wird.¹⁾ Boustedt-Ranz fassen den räumlichen Bereich dieses Austausches als "Einflußbereich" der Stadt zusammen.²⁾

Im folgenden sollen für Rheine die äußeren Grenzen des Austausches von Gütern und Diensten ermittelt werden, d.h. der Bereich, innerhalb dem die gegenseitigen Beziehungen zur Auslösung gelangen (Abschnitt A und B). Sodann soll versucht werden, den Einflußbereich durch Ermittlung von Intensitätszonen der Beziehungen aufzugliedern, zu unterteilen (Abschnitt C).

Zur Darstellung dieser Erscheinung hat sich als übergeordneter Begriff das "Funktional" bewährt.³⁾ Unter einem Funktional ist eine räumliche Einheit zu verstehen, die von einer einzelnen Funktion bestimmt wird. Es besteht aus dem Funktionsträger, als welcher in der vorliegenden Arbeit eine Schule, Behörde, der Wochenmarkt u.a. verstanden sein soll, und dem Funktionsbereich, d.h. dem Bereich, in dem die Schüler wohnen, der Zuständigkeitsbereich (im räumlichen Sinne) einer Behörde.⁴⁾ Je nach der Richtung der Wirkung unterscheide ich zwischen einem Einzugsfunktional, entsprechend dem Einzugsgebiet der Stadt, und einem Ausstrahlungsfunktional in bezug auf das Versorgungs-

1) Haubner, Karl: Methoden der Raumgliederung, insbesondere im Bereich von Stadt und Umland, in: Stadtreionen in der Bundesrepublik Deutschland, Bd. XIV, Raum und Bevölkerung 1, Forschungs- u. Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bremen 1960, S. 115

2) Boustedt, Olaf, Ranz, Herbert: Regionale Struktur- und Wirtschaftsforschung - Aufgaben und Methoden -, Bremen-Horn 1957, S. 39

3) Hoffmann, Günter, a.a.O., S. 96 f., 100 ff.

4) Hoffmann, Günter, a.a.O., S. 48

gebiet der Stadt.

Die Ermittlung der einzelnen Funktionsbereiche gestaltete sich insofern sehr schwierig, da - abgesehen von den Unterlagen der Stadtverwaltung und des Finanzamtes über die Pendelwanderer - kein statistisches Material zur Verfügung stand. Die Beobachtungen von Kaufgewohnheiten, schriftliche und mündliche Befragungen und eingehende Feldstudien brachten die notwendigen Arbeitsunterlagen. Bei diesen zeitraubenden Einzeluntersuchungen erwies sich die genaue Kenntnis des Raumes und auch seiner Bevölkerung von unschätzbarem Wert.

A. Die Einzugsfunktionale der Stadt Rheine

1. Molkerei, Wochenmarkt, Schlachthof

Die Versorgung der Stadt Rheine mit lebenswichtigen Gütern wird heute nicht mehr ausschließlich von der Nahumgebung der Stadt, sondern großräumig sichergestellt. Dies liegt keineswegs in einer übermäßigen Aufnahmefähigkeit des Lokalkalkmarktes begründet; denn die 45 000 Einwohner können den Überschuß der Agrarumgebung nicht allein konsumieren, so daß hierfür noch andere Märkte erschlossen werden müssen. Die Überwindung des Verkehrsproblems, die stetige Differenzierung des Angebotes und auch der Abbau der Zölle und Mengenkontingente führen zu einem großen Angebot von weiter, ja sogar von Gütern aus dem benachbarten Ausland. Es ist daher unmöglich, für Rheine ein Einzugsgebiet abzugrenzen, das durch folgende Merkmale bestimmt wird:

- a) der Bereich setzt seinen Überschuß fast vollständig in Rheine ab.
- b) Rheine wird aus diesem nahezu ausschließlich versorgt.

Im folgenden habe ich die Funktionsbereiche der Funktions-träger: Molkerei, Wochenmarkt, Schlachthof ermittelt. Bei diesen ist, von der Stadt aus gesehen, eine vorwiegende

Ausrichtung hierhin festzustellen, dies gilt jedoch nicht von den hier ansässigen Produzenten, die auch andere Märkte beliefern.

a) Milchversorgung

Die Versorgung der Stadt Rheine mit Milch wird durch die Molkerei in Neuenkirchen besorgt. Hierbei ist erwähnenswert, daß das Einzugsgebiet der Molkerei sich über mehrere Gemeinden erstreckt, teilweise sogar die Randbauerschaften der Nachbarorte mit Molkereien umfaßt und bis nach Niedersachsen hineinstößt. Es ist somit wesentlich größer als das der anderen Molkereien im Kreisgebiet.

Da die Einzugsbereiche der Molkereien seit langem festgelegt und konzessioniert sind, konnte in Rheine in Verbindung mit dem erhöhten Trinkmilchverbrauch vor einigen Jahren lediglich eine Zweigstelle entstehen. Diese verarbeitet die im Nordwesten des Einzugsbereiches der Hauptmolkerei anfallende Milch zu Trinkmilch, während die Molkerei in Neuenkirchen Molkereiprodukte erstellt, daneben aber auch noch Großabnehmer, wie Bundeswehr, Fabrikbetriebe in Rheine, mit Trinkmilch versorgt. Der Milchüberschuß wird im allgemeinen zu Molkereiprodukten verarbeitet und zum überwiegenden Teil im Ruhrgebiet abgesetzt.

b) Die Versorgung mit Gemüse und Obst

Neben den Produkten, die von weither, teils sogar aus dem Ausland kommen und somit für unsere Fragestellung keine Bedeutung haben, spielt die Belieferung mit Produkten aus der näheren Umgebung immer noch eine wesentliche Rolle. Da neben dem Handel auch der Wochenmarkt durch Erzeuger beliefert wird, ist es möglich, die räumliche Ausdehnung dieses Gebietes leicht zu erfassen. Als repräsentative Erscheinung auf diesem Sektor habe ich daher die Beschreibung des Wochenmarktes herangezogen. Die Ergebnisse zeigt

Karte 5. Neben dem Lokalkmarkt Rheine beliefern viele Erzeuger dieses Gebietes auch die Wochenmärkte in Osnabrück und Münster und im starken Maße auch das Ballungsgebiet an der Ruhr.

c) Die Versorgung mit Schlachtvieh

Aufgrund von Unterlagen des Schlachthofes ließ sich der Einzugsbereich für Schlachtvieh genau kartieren (vgl. Karte 5). Erwähnenswert ist die exzentrische Lage des Marktes. Hier machen sich zweifelsohne das Ruhrgebiet und der Markt in Münster bemerkbar, die die ihnen am nächsten liegenden Gebiete stärker beanspruchen.

Ebenso wie bei den oben dargestellten Funktionalen ist auch hier der Lokalkmarkt Rheine in das großräumige Beziehungsgeflecht eingespant.

Zu der Versorgung der Stadt Rheine mit Agrargütern ergibt sich folgendes Schema:

1. Es ist unmöglich, für Rheine einen Einzugsbereich herauszustellen, der ihm eindeutig zugeordnet ist.
2. Die Versorgung der Stadt mit Nahrungsmitteln wird keineswegs aus dem Nahbereich allein besorgt, sondern viele Güter werden von weither über den Handel in die Stadt gebracht.
3. Nur bei einigen Gütern kann man von einer Abhängigkeit Rheines von seinem Umland sprechen. Aber auch in diesem Gebiet ist Rheine nicht marktbestimmend, da auch noch andere Orte ihren Bedarf hier decken.

2. Energieversorgung

a) Strom

Wie in den übrigen Orten des Kreises Steinfurt, so erfolgt auch in Rheine die Stromversorgung durch die Vereinigten Elektrizitätswerke Westfalen (VEW). Die Stadt selbst be-

sitzt kein eigenes Kraftwerk und ist daher, ebenso wie die Industrie, auf den Bezug von auswärts angewiesen. Eine Ausnahme bildet die Fa. F.A. Kümpers, welche in ihrem Hauptwerk in Gellendorf ein Kraftwerk betreibt, daneben aber auch noch eine Verbindung mit den VEW besitzt, über die Schwankungen im Verbrauch ausgeglichen werden können.

Die Versorgung erfolgt über eine 110 KV-Doppelleitung aus dem Gersteinwerk bei Hamm, das auf Steinkohlenbasis erstellt ist.¹⁾ Am Waldhügel befindet sich ein VEW Umspannwerk, in dem der Strom von seiner Höchstspannung von 110 KV auf eine Hochspannung von 10 KV umgewandelt wird. Die Verteilung erfolgt an die großen Industriebetriebe direkt durch die VEW, an die ca. 13 200 Kleinabnehmer indirekt über die Stadtwerke (Stromverbrauch jährlich: 15,0 Mio kWh). Vom Rheiner Umspannwerk wird der größte Teil der Kreise Steinfurt und Lingen mit Strom beliefert.

b) Gas

Die Versorgung der Stadt mit Gas erfolgt ebenfalls über die Stadtwerke. Bis 1960 wurde rund zwei Drittel des Gasbedarfes aus einem eigenen Gaswerk (errichtet 1873) gedeckt. Vor einem Jahr wurde die Gaserzeugung aus Steinkohle aus wirtschaftlichen Erwägungen eingestellt, so daß die Stadtwerke auch hier wie beim Strom auf den Bezug von auswärts angewiesen sind. Die Stadt ist an eine Ferngasleitung der VEW von den Thyssenwerken in Duisburg-Hamborn angeschlossen und verteilt das Gas an ca. 9.300 Abnehmer¹⁾ (Jahresverbrauch ca. 5,6 Mio cbm.)

1) Zu beachten ist jedoch die sogenannte "Verbundwirtschaft" innerhalb der Elektrizitäts- und Gastwirtschaft

c) Wasser

Im Vergleich zur Versorgung mit Strom und Gas ist die Wasserversorgung der Stadt auf weite Sicht gesehen wesentlich schwieriger. Da die beiden alten Pumpstationen St. Arnold (1898) und Neuenkirchen den steigenden Wasserbedarf von Rheine und mit den mitversorgten Nachbargemeinden (Wettringen und Neuenkirchen) nicht mehr decken konnten, mußte 1956 in Haddorf eine weitere Pumpstation errichtet werden. Alle drei Pumpstationen entnehmen der in nordsüdlicher Richtung hinziehenden "Münsterländischen Hauptkiessandrinne" - ca. 20 m tief, 500 m breit - ein gutes und einwandfreies Trinkwasser. Da das Grundwasser den ständig steigenden Wasserverbrauch kaum noch deckt, wird seit einigen Jahren Wasser aus dem Frischhofsbach zur Anreicherung des Grundwassers der Pumpstationen Neuenkirchen gepumpt. Auf lange Sicht gesehen wird man zur Wasserversorgung auch auf den oberirdischen Wasserabfluß angewiesen sein. Die Stadt hat ein entsprechendes Projekt für den Hemelterbach bereits ausgearbeitet.

Wasserverbrauch	ca.	2,8	Mio cbm
Konsumenten	ca.	6.850	

3. Die Pendelwanderer

Das Umland versorgt die Stadt nicht nur mit lebenswichtigen Gütern, sondern es stellt auch vielfach Arbeitskräfte zur Verfügung, die es im täglichen Pendelverkehr schickt. Die amtliche Statistik und die Fachliteratur bezeichnen als Pendler alle Erwerbspersonen, die nicht in ihrer Wohnsitzgemeinde, sondern in einer anderen politischen Gemeinde beschäftigt sind und diese täglich zur Arbeit aufsuchen. Wichtig ist also das Auseinanderfallen von Wohn- und Arbeitsstätte. Da es in erster Linie die - industrialisierten - größeren Orte und Städte sind, die von den Pendlern aufgesucht werden, werden diese zu

einer geradezu typischen Erscheinung für das Stadt-Umland-Verhältnis.

Die obige Definition enthält zunächst für das Untersuchungsgebiet der vorliegenden Arbeit eine gewisse Problematik. Durch die Eingemeindungspolitik der 20er Jahre kamen die Industriebetriebe des Amtes vielfach zur Stadt, während benachbarte Wohnsiedlungen außerhalb verblieben. Arbeitskräfte, die in unmittelbarer Nähe des Betriebes, aber im Amt Rheine wohnen, zählen als Pendler, während die Arbeiter, die vom anderen Ende der Stadt kommen, nicht als Pendler gelten.

Die benutzten Unterlagen stammen aus verschiedenen Quellen. Die Karte "Pendelwanderung" aus den Planungsgrundlagen von 1951¹⁾ ist zwar in manchem veraltet; dennoch ergab ein Vergleich mit neueren Zahlen, daß sie, beschränkt man sich auf das Wesentliche, durchaus noch brauchbar ist. Sie hat den Vorteil, daß sie alle Pendler umfaßt und die Beziehungen zwischen allen Orten des Kreises angibt. Neuere Angaben sind z.T. nur aufgrund von Angaben über den Gewerbesteuerausgleich zu bekommen. Auch diese Zahlen geben nur ein bedingt brauchbares Bild, da sie nur die Pendler der gewerbesteuerpflichtigen Betriebe umfassen.

Ergänzend wurde der Einzugsbereich der erst seit zwei Jahren in Rheine ansässigen Firma Schulte & Dyckhoff und eine Aufschlüsselung der Pendler nach Berufsgruppen benutzt.

Nach den Erhebungen zum Gewerbesteuerausgleich des 3. Quartals 1960²⁾ hat Rheine 2.666 Einpendler. Diese kommen aus 38 Gemeinden des Landes NRW (2.286) und aus 30 Gemeinden des Landes NDS (380). Den wesentlichen Anteil - jeweils über 20 Einpendler - stellen jedoch nur

1) Planungsgrundlagen für den Landkreis Steinfurt, a.a.O., Blatt 41

2) Nach Unterlagen der Stadtverwaltung Rheine

13 Gemeinden aus NRW (2.181) und 6 Gemeinden aus NDS. (247) Von den Pendlern aus NRW stammt das Hauptkontingent aus dem Amt Rheine (1.490).

Den Einpendlern steht die überraschend hohe Zahl von Auspendlern gegenüber (1.471). 43 westfälische und 23 niedersächsische Zielgemeinden werden in der Statistik angeführt. Die folgende Zusammenstellung zeigt die Hauptzielorte (jeweils über 20 Aus- oder Einpendler):

Wohnsitz- (Zielgemeinde) der Rheiner
Einpendler (Auspendler) 1960

NRW	Aus- pend- ler	Ein- pend- ler	NDS	Aus- pend- ler	Ein- pend- ler
Hopsten	2	23	Holsten	-	38
Bevergern	11	62	Lingen	13	8
Dreierwalde	42	71	Mehringen	-	11
Hörstel	56	145	Nordhorn	12	3
Emsdetten	56	51	Osnabrück	32	-
Ibbenbüren	128	42	Salzbergen	57	107
Münster	238	9	Spelle	8	28
Neuenkirchen	112	222	Steide	-	26
Wettringen	26	54	Neuhaus	-	21
Elte	6	56	Schüttorf	9	17
Mesum	71	164	Rummeldorf	1	27
Rheine l.d.Ems	137	597			
Rheine r.d.Ems	194	673			
Riesenbeck	19	21			

Ein Vergleich der Zahlen der Ein- und Auspendler der Jahre 1953-1960 ergibt für beide ein beständiges Ansteigen, wobei die Zunahme der Auspendler (von 771 auf 1.471) wesentlich stärker ist als diejenige der Einpendler (2.233 auf 2.666).

Die Gegenüberstellung von Herkunfts- und Zielort wirft die Frage nach dem Beruf des Pendlers auf. Hierüber gibt folgende Tabelle Aufschluß.¹⁾

1) Zusammengestellt nach Unterlagen des Arbeitsamtes Rheine

Wirtschaftszweig, -	In Rh. wohn- hafte Besch.	Aus- pend- ler	Ein- pend- ler	Gesamt- beschäf- tigte
Landwirtschaft u. Tier- zucht, Forst-u. Jagd- wirtschaft, Gärtnerei u. Fischerei	183	24	16	175
Bergbau, Gewinnung u. Verarbeitung v. Stein Erden, Energiewirt- schaft	477	122	78	433
Eisen-u. Metallerzeu- gung u. -verarbeitung davon:	1.853	302	368	1.919
Maschinen, Apparate u. Armaturenbau	1.041	117	189	1.113
Verarbeitendes Gewerbe (ohne Eisen-u. Metall- verarbeitung) davon:	8.623	511	1.778	9.890
Textilgewerbe	7.190	269	1.542	8.463
Schneiderei, Näherei	548	84	96	560
Kleider-u. Wäscheherst.				
Bau-, Ausbau-u. Bauhilfs- gewerbe davon:	1.851	267	405	1.989
Hoch- und Tiefbau	1.366	183	328	1.511
Handel-, Geld-u. Ver- sicherungswesen davon:	2.654	234	439	2.859
Handel-u. Handelshilfs- gewerbe	2.412	206	411	2.617
Geld-, Bank-u. Versiche- rungswesen	242	38	38	242
Dienstleistungen	1.504	87	148	1.565
davon: Wäscherei, Fär- berei u. chem. Reinigung	212	25	65	252
Gaststättenwesen	238	20	14	232
Häusliche Dienste	767	13	38	792
Verkehrswesen	2.206	285	491	2.412
davon:				
Deutsche Bundespost	426	27	21	440
Deutsche Bundesbahn	1.579	222	294	1.651
Öffentl. Dienst u. Dienstleistungen im öffentlichen Interesse	1.902	222	171	1.851
davon:				
Verwaltung	778	120	50	708
Bildungswesen, Kirche	305	44	17	278
	23.093	2.054	3.894	23.093

Die Übersicht zeigt, daß in erster Linie Textilarbeiter und Eisenbahner einpendeln. Daneben werden aber auch in allen anderen Berufssparten Pendler in Rheine beschäftigt. In der Gruppe Handel, Banken, Versicherung und Öffentliche Dienste hält sich die Zahl der Ein- und Auspendler in etwa die Waage.

Die Frage nach dem Grund der Pendelbewegung wird in den meisten Fällen schwer zu beantworten sein; denn viele Auspendelorte verfügen über ein ihrer Einwohnerzahl entsprechendes Angebot an Arbeitsplätzen, so z.B. Neuenkirchen, Hörstel, Dreierwalde, wo die Zahl der Einpendler aus Rheine immerhin 30 - 50 % der Auspendler beträgt. Hier wird es sich häufig um einen Austausch von Spezialberufen handeln.

Ausgesprochene Wohnsitzgemeinden, also Gemeinden, die einen Großteil der Arbeitskräfte als Auspendler verzeichnen, sind selten. So hat Mesum 12,6 % Aus- und 8,2 % Einpendler, d.h. nur 4 % der erwerbstätigen Bevölkerung sind auf auswärtige Beschäftigung angewiesen. Ein ähnliches Verhältnis, also unter 10 % Defizit zeigen die meisten Nachbargemeinden.¹⁾ Eine Ausnahme bilden lediglich die Gemeinden Rheine Links und Rechts der Ems (46 % : 9 % bzw. 42 % : 7 %), sowie die Gemeinden im Südwestteil des Kreises Lingen. Diese sind auf Rheine als Arbeitsplatz angewiesen und stellen für den nicht agraren Teil der Bevölkerung vornehmlich Wohngemeinden dar.

Der Versuch einer räumlichen Gliederung ergibt folgendes Bild:

Um Rheine läßt sich ein kleiner innerer Ring angeben, der vom Rheiner Arbeitsmarkt in hohem Grade abhängt. Er umfaßt die Gemeinden des Amtes Rheine außer Mesum, den

1) Wobei Salzbergen 1950 sogar einen Einpendlerüberschuß von 48 verzeichnete.
Pohlendt, Heinz: Der Landkreis Lingen, Reihe D, Bd.11
Die Deutschen Landkreise. Handbuch für Verwaltung,
Wirtschaft und Kultur. Bremen-Horn 1954, S. 92

Südteil des Kreises Lingen und das Randgebiet des Nordwestens des Kreises Tecklenburg. An die 20 % der nicht in der Landwirtschaft beschäftigten Arbeitnehmer dieser Orte sind in Rheine tätig.

Die anderen benachbarten Orte verfügen selbst über ein differenziertes Angebot an Arbeitsplätzen, so daß zwischen diesen und anderen Orten ein der Größe entsprechender Ausgleich stattfindet.

Eine Sonderrolle spielen vielleicht Salzbergen, Mesum, Neuenkirchen, Hörstel und die größeren Orte längs der Eisenbahnlinie Rheine - Quakenbrück. Diese Orte sind insofern noch auf Rheine hin ausgerichtet¹⁾, als der Großteil der Pendler nach Rheine fährt. Hier könnte man noch von einer bedingten Abhängigkeit sprechen. In allen übrigen Orten spielt Rheine keine wesentliche Rolle als Arbeitsmarkt, sei es, daß diese Orte über eine eigene starke Industrie verfügen, wie z.B. Emsdetten, oder stärker auf andere Orte ausgerichtet sind, wie z.B. Wettringen auf Ochtrup und Burgsteinfurt.

Das gesamte Gebiet ist eingebettet im Einzugsbereich von Münster und Osnabrück.

B. Ausstrahlungsfunktionale der Stadt Rheine

In diesem Abschnitt werden einige Funktionale beschrieben, deren Standort Rheine und deren Funktionsbereich die Umgebung Rheines ist. Hierbei werden die verwandten Funktionen in Gruppen zusammengefaßt. Im einzelnen werden Verwaltungs-, Wirtschafts- und Handelsfunktionale, Kultur- und Gesundheitsfunktionale herausgestellt.

1) Wobei für die Gemeinden Holsten, Hummeldorf, Steide auch Salzbergen als Arbeitsplatz in Erscheinung tritt.

1. Verwaltungsfunktionale:

Da die Verwaltungsfunktionen fest umrissen sind, decken sich die Funktionsbereiche der Behörden mit ihren Zuständigkeitsbereichen. Von allen oben genannten Funktionalen lassen sie sich daher am einfachsten kartieren. Rheine ist Sitz der Stadtverwaltung und der Amtsverwaltung. Die Stadt selbst ist nicht kreisfrei, sondern dem Kreise Steinfurt zugeteilt, deren Verwaltung in Burgsteinfurt ist. Die Randlage im Kreisgebiet und die Notwendigkeit, den Fürstenort Burgsteinfurt zu entschädigen, dürfte den Ausschlag zuungunsten Rheines gegeben haben. Rheine wäre dabei durchaus in der Lage gewesen, die Kreisverwaltung aufzunehmen; denn im I. Kapitel wurde dargelegt, daß Rheine zu Ende des 18. Jahrhunderts im Gegensatz zu anderen heute bedeutenden Textilorten (Gronau - Nordhorn - Greven) als fürstbischöflicher Amtssitz durchaus Verwaltungsfunktionen ausübte. Seit dieser Zeit besteht auch das Amtsgericht in Rheine, das zuständig ist für Stadt und Amt Rheine, Neuenkirchen, Bevergern und Dreierwalde. Dieser Bereich wird auch vom Rheiner Zollamt betreut.

Die Kreisverwaltung hat dagegen nur zwei Zweigstellen in Rheine (Katasteramt, Gesundheitsamt), von denen aber nur Stadt und Amt bedient werden. Hierbei sollen gewisse Konkurrenzbefürchtungen eine Rolle gespielt haben. Zudem spricht man in Burgsteinfurt von Tendenzen Rheines, aus dem Kreisverband auszuschneiden und kreisfrei zu werden.¹⁾ Auch die anderen älteren Behörden, deren Verwaltungsbezirke sich an die Kreisgrenze anlehnen, haben ihren Sitz in Burgsteinfurt. So hat das Finanzamt z.B. noch nicht einmal eine Zahlstelle in Rheine. Hier werden Konzentrationsüberlegungen eine Rolle gespielt haben.

1) Anders liegen die Verhältnisse in der benachbarten Grafschaft Bentheim. Dort wurde die Kreisverwaltung von dem Fürstensitz Bentheim in den Hauptindustriort Nordhorn verlegt.

Die jüngeren Behörden und Institutionen, die meist eine engere Verbindung zur Wirtschaft haben, folgen im allgemeinen leichter den tatsächlichen wirtschaftlichen Erfordernissen. So ist z.B. Rheine als bedeutendster Arbeitsplatz des nordwestfälischen Münsterlandes Sitz des Arbeitsamtes, zuständig für die Landkreise Steinfurt und Tecklenburg. Das Arbeitsamt Rheine hat in Burgsteinfurt, Emsdetten, Ibbenbüren und Lengerich Nebenstellen eingerichtet und unterhält an 18 weiteren Orten Hilfsstellen.¹⁾

Weiterhin haben das Arbeitsgericht, dem die Landkreise Steinfurt, Ahaus, Coesfeld und Tecklenburg unterstehen, die Kreisgeschäftsstellen der Gewerkschaften und politischen Parteien und der Fachverband Baumwollspinnerei Westfalen-Niedersachsen ihren Sitz in Rheine.

2. Wirtschaftsfunktionale

a) Banken und Sparkassen

Die wirtschaftliche Bedeutung der Stadt Rheine spiegelt sich auch in einer gewissen Konzentration der Banken und der anderen Geldinstitute wider. Bis vor kurzer Zeit noch beherbergte Rheine - abgesehen von den Volksbanken - die einzigen Banken im Kreise Steinfurt und im benachbarten Tecklenburger Land. Die Landeszentralbank - Nebenstelle Rheine - ist aus der 1904 errichteten Reichsbanknebenstelle hervorgegangen. Im Gegensatz zu den anderen Geldinstituten (s.u.) und auch zur früheren Reichsbank tätigt sie keine Kreditgeschäfte mit privaten Kunden, sondern nur mit Kreditanstalten. Ihr Funktionsbereich ist mit dem nördlichen Teil der Kreise Steinfurt und Tecklenburg in etwa umrissen. Der südliche Teil die-

1) Die geplante Neuorganisation der Arbeitsämter blieb unberücksichtigt.

ser Kreise¹⁾ ist der Landeszentralbank Münster unterstellt, während das anschließende Niedersachsen nach Lingen bzw. Osnabrück hin ausgerichtet ist.

Mit den beiden anderen Banken - Deutsche und Commerzbank - stehen vor allem die Industrie- und Großhandelsbetriebe, sowie die größeren Gewerbebetriebe im Geschäftsverkehr. Der Funktionsbereich dieser Banken (s.Karte 2) deckt sich im wesentlichen, soweit er die Kreise Steinfurt und Tecklenburg betrifft, mit demjenigen der Landeszentralbanknebenstelle. Eine Ausnahme bildet Lengerich. Hier sind Industrie und Handel bankenmäßig überwiegend auf Osnabrück und Münster orientiert. Im Norden stoßen beide Rheiner Banken über die Landesgrenze bis nach Nordhorn, Lingen, Fürstenau, Bramsche vor. In diesen Orten ist die Grenze allerdings sehr flüchtig, bedingt schon dadurch, daß viele Betriebe mehrere Konten unterhalten und dadurch mit Banken an verschiedenen Plätzen in Verbindung stehen. Der im Westen anschließende Kreis Ahaus wird von den Banken in Ahaus, Gronau versorgt, so daß hier die Rheiner Banken keine Bedeutung haben.

Die Städtische Sparkasse Rheine unterhält Geschäftsverbindungen mit allen Bevölkerungskreisen und besitzt drei Filialen im Stadtbezirk und eine in der Gemeinde Mesum. Im Laufe der Zeit ist es ihr gelungen, immer stärker in den wirtschaftlichen Bereich einzudringen. In diesem Punkt überschneidet sich ihr Aufgabenbereich mit dem der Volksbank, die, genossenschaftlich organisiert, in erster Linie mit den kleineren gewerblichen Unternehmen, Handels- und landwirtschaftlichen Betrieben zusammenarbeitet. Der Funktionsbereich der Stadtparkasse und der Volksbank reicht kaum über das Stadt- und Amtsgebiet

1) Die Grenze verläuft in etwa über Ochtrup - Wettringen - Emsdetten - Saerbeck und Lengerich. Diese Orte gehören noch zum Verwaltungsbereich Rheine.

hinaus, da die anderen benachbarten Gemeinden mit eigenen oder mit Neben- oder Zweigstellen anderer Sparkassen ausgestattet sind.

b) Tageszeitungen

Die mit Abstand höchste Auflage in Rheine besitzt - entsprechend der politischen Orientierung der Bevölkerung - die der CDU nahestehende "Münsterländische Volkszeitung - Rheiner Volksblatt". Diese Zeitung mit dem Untertitel "Seit 1872 Allgemeiner Anzeiger für Stadt und Amt Rheine und Gemeinde Neuenkirchen" erscheint im Verlag Altmep-pen/Rheine und gehört dem Zeitungsring "Westfälische Nachrichten / Zeno Zeitungen" an, mit gemeinsamem Materndienst für politische Nachrichten, Feuilleton usw. Der Lokalteil und der Anzeigenteil sind auf das im Untertitel aufgeführte Hauptverbreitungsgebiet zugeschnitten. Dieses deckt sich daher - was an sich überrascht - keineswegs mit dem engeren Einkaufsgebiet, sondern macht an der Kreisgrenze halt.¹⁾

Die in Münster erscheinende unabhängige "Münstersche Zeitung" bringt unter dem Titel "Rheiner Zeitung" im lokalen Teil Nachrichten aus Rheine, Neuenkirchen und Wettringen, während der Anzeigenteil das gesamte Kreisgebiet bis auf Emsdetten umfaßt.

Die "Westfälische Rundschau" faßt die beiden Kreise Steinfurt und Tecklenburg in einer Ausgabe zusammen. Dabei wird vor allem der starken Ausrichtung des Nordtecklenburger Kreisgebietes auf Rheine Rechnung getragen.

1) Becker, Hubert: Das Zentralörtliche Gefüge im Kreise Steinfurt, Diss., Münster 1957, S. 59

c) Ausgewählte Handelsfunktionale

Handel und Gewerbe sind seit jeher zentrale Einrichtungen. Ihre Versorgungsbereiche sind sehr schwer zu fixieren, da diese von Geschäft zu Geschäft, ja je nach Warenart sehr unterschiedlich sind. Sie sind starken Änderungen unterworfen, häufig beruht ihre Ausweitung auf Unternehmerinitiative, so besonders beim Großhandel. Je nachdem, ob es sich um Güter des alltäglichen Bedarfs, um Güter für den längerfristigen Gebrauch oder um solche des langfristigen Gebrauchs handelt, rücken die äußeren Grenzen der Verteilung näher oder weiter. Zu berücksichtigen ist ferner, ob es sich um Güter handelt, bei deren Kauf der Kunde sich eine große Auswahl wünscht, und welche Rolle der später oft erforderliche Kundendienst spielt. Auch vom Käufer her sind oft soziologische Unterschiede zu beachten. Schöller¹⁾ stellt besonders die Häufigkeit des Einkaufs heraus und unterscheidet folgende Intensitätsgrade:

1. regelmäßig und vorherrschend,
2. periodisch (Weihnachtseinkauf, Schlussverkäufe),
3. sporadisch (vereinzelter Einkauf aus bestimmtem Anlaß).

Untersuchungen, die all diese Gesichtspunkte berücksichtigen, können nur innerhalb einer Spezialuntersuchung durchgeführt werden.²⁾ In der vorliegenden Arbeit habe ich einige repräsentative Erhebungen bei jeweils zwei

- 1) Schöller, Peter II: Einheit und Raumbeziehung des Siegerlandes - Versuche zur funktionalen Abgrenzung, in: Veröffentlichung des Provinzialinstituts für Westfälische Landes- und Volkskunde, Reihe I: Wirtschafts- und verkehrswissenschaftliche Arbeiten, Heft 8, Münster 1955, S. 109 ff.
- 2) wie etwa:
Sonnenborn, W.Chr.: Die Großstadt als Einkaufszentrum, dargelegt am Beispiel der Textilkäufe in der Stadt Münster, Band 4 der Schriften zur Textilwirtschaft, Münster 1959

Großhandels-, Einzelhandelsunternehmen und bei zwei Spezialhandwerkern durchgeführt. Hierbei konnte jeweils die äußerste Reichweite ermittelt werden. Diese läßt sich beim Großhandel verhältnismäßig leicht feststellen, da hier aufgrund der Bestellungen und Auslieferungen der Waren die Käufer bekannt sind. Der Bereich wurde nach den mündlichen Angaben der Geschäftsführer gezeichnet. Beim Einzelhandel boten sich als Mittel der Erhebung die Kundenkarteien an, die mir von den einzelnen Firmen zur Einsicht vorgelegt wurden. Diese werden zum Zwecke des Prospektversandes aus Adressenmaterial, das bei Änderungskäufen, Kreditkäufen und Warenzustellungen gewonnen wird, zusammengestellt.

Über den Grad der Ausrichtung konnten keinerlei Aussagen gemacht werden, da einmal die entsprechenden Umsatzzahlen verständlicherweise nicht zur Verfügung gestellt wurden, zum anderen die oben genannten Unterlagen nur einen Teil der auswärtigen Käufer erfassen.

Es ist mit einer starken Abnahme der Intensität, besonders im Südwesten und Süden zu rechnen. Zu diesem Ergebnis kommt man auch dann, wenn man den räumlichen Bereich des Einsatzes von Zeitungsinseraten der Rheiner Einzelhandelsunternehmen untersucht. An Hand von Inseratenaufträgen eines Rheiner Annoncenbüros im Dezember 1960 und zum Winterschlußverkauf 1961 ließ sich feststellen, daß

- a) der äußere Bereich des Werbemiteleinsatzes sich mit den Ergebnissen der Kundenkarteien deckt,
- b) der Schwerpunkt des Einsatzes im Norden und Nordosten liegt.

Großhandel:

Zur Ermittlung des Funktionsbereiches des Großhandels wurde das Absatzgebiet der beiden größten Rheiner Großhandelsbetriebe: Rheiner Eisenhandlung (Stahl- und Eisen für Baugeschäfte, Haushaltsartikel, Öltanks etc.) und Schneegass & Co. (Lebensmittel) herangezogen (vgl.

Karte 4). Die äußeren Grenzen dieses Verteilungsbereiches dürften von keinem anderen Rheiner Großhandelsbetrieb überschritten werden. Er verläuft im Westen entlang der holländischen Grenze von Stadtlohn bis nach Emlichheim und stößt im Norden weit ins städteleere Emsland vor - so bei der Rheiner Eisenhandlung bis nach Lathen, Lönningen. Im Osten macht sich der Einfluß von Osnabrück so stark bemerkbar, daß hier die Verteilungsgrenze des Einzelhandels kaum überschritten wird. Im Süden fallen die Grenzen zwischen den beiden Unternehmen stark auseinander. Während die Fa. Schneegass & Co. als Bezirksstützpunkt der internationalen Vivo-Organisation bis weit hinter Münster Kunden beliefert, deckt sich der Absatzbereich des anderen befragten Unternehmens im Kreise Steinfurt nach Süden hin mit dem des Einzelhandels, stößt dagegen im Südwesten bis nach Ahaus vor.

Einzelhandel:

Der größte Teil des Versorgungsbereiches des Rheiner Einzelhandels entfällt auf das Emsland bis nach Lingen, Freren und auf den östlichen Teil des Kreises Bentheim. Von dem benachbarten Kreise Tecklenburg steht der nordwestliche Teil unter dem Einfluß von Rheine. Der Rest dieses Kreises wird aufgrund der besseren Verkehrslage von Osnabrück angezogen. Im Süden reicht der Einfluß des Rheiner Einzelhandels bis nach Burgsteinfurt und Emsdetten. Hier ist zu bemerken, daß diese industrialisierten Orte über einen gut sortierten Einzelhandel verfügen und somit dem Umsatz nach für Rheine längst nicht so stark ins Gewicht fallen, wie die, wenn auch viel kleineren Orte nördlich von Rheine. Der Funktionsbereich des Einzelhandels wurde aufgrund der Unterlagen (s.o.) des Kaufhauses Althoff und des Textilien- und Oberbekleidungs-geschäftes Ernsting ermittelt. Die Absatzbereiche beider Geschäfte ähneln sich sehr stark.

3. Kulturelle Funktionale

a) Schulen:

Im Rahmen unserer Fragestellung besitzen die Schulen mit freiem Einzugsbereich die größte Bedeutung. Von den beiden Gymnasien hat das Mädchengymnasium mit 332 auswärtigen Schülerinnen (= 55 %) die höchste Einpendlerzahl. Da die Orte Emsdetten, Burgsteinfurt, Ibbenbüren auch über ein Jungengymnasium verfügen, ergeben sich mit deren Einzugsbereichen starke Überschneidungen. Das Jungengymnasium Dionysianum hat mit 300 Schulpendlern (= 47 %) von 640 Schülern ebenfalls einen hohen Anteil auswärtiger Schüler. Diese kommen vorwiegend aus den benachbarten Teilen der Kreise Lingen, Tecklenburg und aus der Grafschaft Bentheim. Für diese Schüler ist Rheine als Schulort am verkehrsgünstigsten gelegen. Der starke Einfluß Rheines im übrigen Teil des Kreises Tecklenburg, sowie im Kreise Steinfurt selbst bis nach Burgsteinfurt, Emsdetten, Ochtrup erklärt sich dadurch, daß das Rheiner Gymnasium über alle drei Schulzweige verfügt, die anderen Gymnasien im Kreis Tecklenburg und Steinfurt oft nur über einen.

Die Realschule für Jungen und Mädchen wird von ca. 20 % Schulpendlern besucht. Da viele benachbarte Orte über eine Realschule verfügen und in erster Linie die Verkehrserschließung zwischen Schulort und Wohnort hier für das Aufsuchen einer Schule entscheidet, ist der Einzugsbereich dieser Anstalt wesentlich kleiner. Das gilt auch für die beiden Handelsschulen, von denen im Gegensatz zu den höheren Schulen der überwiegende Teil der ca. 300 Pendler (= 37 %) aus dem Kreis Steinfurt kommt (27 %).

Die auswärtigen Schüler der Textilfachschole (über 50 % der ca. 100 Schüler) kommen aus den benachbarten Textilorten. Der Einfluß der Schule reicht bis nach Warendorf.

b) Theater

Über ein eigenes Stadttheater verfügt die Stadt Rheine nicht. Allerdings verpflichtet ein Kulturkreis der Stadt ("Theater der Stadt Rheine") für jede Spielzeit mehrere auswärtige Bühnen zu Gastspielen im Metropoltheater (über 1000 Sitzplätze). In zwei Theaterringen werden je Spielzeit insgesamt 16 Opern, Operetten und Schauspiele geboten, die von vielen Auswärtigen besucht werden. Der Funktionsbereich der kulturellen Veranstaltungen (s. Karte 3) stößt am weitesten im Norden und Nordwesten vor. Im Osten und nach Südosten hin machen sich der starke Einfluß von Osnabrück und Münster bemerkbar.

4. Gesundheitsdienst

Das Gesundheitswesen fußt auf einer vorindustriellen Tradition. Bereits 1743 gab es in Rheine zwei Apotheken. Seit dem 12. Jahrhundert sind in Rheine Hospitäler. Das alte Hospital zum Hl. Geist wird 1448 erwähnt. Unter dem Einfluß der starken Bevölkerungszunahme wurde das Angebot an Gesundheitsdiensten ausgebaut. Z.Zt. praktizieren in Rheine 27 Ärzte, 22 Fachärzte. Ferner gibt es in Rheine 6 Apotheken und zwei Krankenhäuser mit insgesamt 565 Betten. Das Mathias-Hospital verfügt über sechs fachärztlich geleitete Abteilungen.

Die praktischen Ärzte und Apotheken übernehmen in erster Linie die Versorgung der Bevölkerung von Stadt und Amt Rheine; denn die Nachbarorte im Kreise Steinfurt - unter Einschluß von Mesum - und im Kreise Tecklenburg haben Ärzte und Apotheken. Dagegen wirken die Fachärzte, u.a. Nervenarzt, Lungenfacharzt, Hautarzt, Augenarzt über diesen Bereich hinaus. Hierbei ist jedoch zu beachten, daß auch Emsdetten, Ibbenbüren, Gronau, Burgsteinfurt über Fachärzte, wenn auch nicht auf allen Spezialgebieten, verfügen, so daß der Haupteinzugsbereich Rheines wiederum im Emsland liegt.

Das weiteste Ausstrahlungsgebiet aller Gesundheitsdienste besitzt das Krankenhaus aufgrund seiner fachärztlichen Abteilungen (vgl. Karte 3). Es besitzt eine dreifach gestufte Reichweite, die natürlich bei der angegebenen Maximalgrenze nicht zum Ausdruck kommt. Auf der ersten Stufe dient es der Versorgung der Bevölkerung von Stadt und Amt (außer Mesum) und der einiger kleiner Randgemeinden vom Kreis Lingen und Tecklenburg bei leichteren Krankheiten. Die übrigen Nachbarorte verfügen selbst über kleine Krankenhäuser (z.B. Hörstel, Bevergern, Riesenbeck, Mesum, Neuenkirchen). Als zweite Stufe sind die Krankenhausaufenthalte zu nennen, die von den Fachärzten betreut werden, die auch in einigen anderen benachbarten Orten ansässig sind. Die 3. Stufe umfaßt endlich schwere Erkrankungen, bei denen die übrigen Rheiner Fachärzte die stationäre Behandlung übernehmen.

Durch die Ausstattung der Nachbargemeinden mit zentralen Einrichtungen sinkt natürlich der Zentralitätsgrad der Rheiner Gesundheitsdienste.

So gibt Christaller¹⁾ folgende Stufung der Gesundheitsdienste:

niederer Ort	: Ärzte
mittlerer Ort	: Apotheken, Krankenhäuser
höherer Ort	: Spezialärzte, große Krankenanstalten

Diese Klassifikation ist aufgrund der Reichweite der Einrichtungen in Bayern gefunden worden. Hierbei reicht der Einfluß der zentralen Einrichtungen mittlerer Art über mehrere Gemeinden hinweg. Im Untersuchungsgebiet der vorliegenden Arbeit sind diese Stufen um einen Wert zu hoch gegriffen, da auch die benachbarten größeren industriellen Dörfer Standorte von Gesundheitsdiensten mitt-

1) Christaller, Walter: Die zentralen Orte in Süddeutschland, Jena 1933, S. 139

lerer Stufe sind.

C. Gliederung des Einflußgebietes der Stadt Rheine

Auf den vorangehenden Seiten und den dazugehörigen Karten wurden die Funktionsbereiche ausgewählter zentraler Einrichtungen Rheines dargestellt. In diesem Abschnitt soll versucht werden, aufgrund dieser Angaben das Rheiner Einflußgebiet zu gliedern. Die in den Arbeitskarten niedergelegten Grenzen geben jeweils den Maximalbereich der einzelnen Funktionen an. Sieht man von den Behörden mit ihren festumrissenen Zuständigkeitsbereichen ab, so kann man feststellen, daß der von Rheine ausgehende Einfluß zum Rande hin sehr schnell sich abschwächt. Dies liegt einmal darin begründet, daß in diesen Randgebieten schon andere Zentren wirksam werden. Zum anderen steigen mit wachsender Entfernung hemmende Einflüsse, wie Zeitaufwand, Kosten und Unbequemlichkeiten der Fahrt u.a. mehr, so daß das regelmäßige Aufsuchen der Stadt sich bis zu sporadischen Besuchen abschwächen kann.

Um zur angestrebten Gliederung des Rheiner Einflußbereiches zu gelangen, habe ich die Funktionsbereiche der in den vorhergehenden Abschnitten ermittelten Funktionale übereinander projiziert.

a) Hierbei fällt zunächst eine unterschiedliche Größe der Funktionsbereiche auf. Diese bietet die Möglichkeit einer Klassifikation zentraler Einrichtungen.

Eine Anzahl Funktionsbereiche deckt sich in etwa mit Stadt- und Amt Rheine, eventuell unter Ausschluß Mesums und mit Einschluß der Randgemeinden der Kreise Lingen und Tecklenburg: Amtsverwaltung, Sparkasse, Molkerei etc.

Eine zweite Gruppe umfaßt mehrere Gemeinden - Amtsgericht, Fachärzte, Höhere Schulen, Wochenmarkt, Banken.

Die dritte Gruppe reicht über mehrere Kreise hinweg
- Arbeitsamt, Arbeitsgericht, Krankenhaus, Großhandel.

Diese unterschiedliche Reichweite nutzt Becker¹⁾ zur Klassifikation der zentralen Einrichtungen. Hierbei deklariert sich inhaltlich und definitorisch die oben aufgeführten Gruppen mit Beckers Stufung:

- I. Stufe : Reichweite Gemeinde bzw. Amt,
- II. Stufe : Reichweite mehrere Ämter bis zum Kreis,
- III. Stufe : Reichweite über mehrere Kreise.
(Gebietsbezeichnungen der politischen
Administration)²⁾

b) Die Grenzen scharfen sich im Süden längs der Amtsgrenze Rheine - Emsdetten. Hier fallen sogar die Grenzen der Funktionalen der beiden ersten Stufen zusammen. Nach Osten hin sind zwei sehr klare Bündelungen zu erkennen. Diese Scharungen - besonders der Funktionalen II. Stufe - sind im Westen und Norden nicht so deutlich ausgeprägt.

Die niedersächsische Landesgrenze hat als Funktionalgrenze nur bei Behörden eine Bedeutung. Es fällt besonders auf, daß die Funktionsbereiche sich besonders weit ins niedersächsische Emsland erstrecken. Hierbei dienen die Bahnen Rheine - Emden und Rheine - Quakenbrück als Leitlinien. Durch die Ausweitung nach Niedersachsen und die Einengung nach Osten und Süden ergibt sich bei den Funktionalen II. Stufe eine exzentrische Lage des Zentrums Rheine.

Zur Existenz einer zentralen Einrichtung ist jeweils eine bestimmte Anzahl von Benutzern erforderlich. Je nach Art ist diese Mindestzahl verschieden. So erfordert die Existenz eines Haushaltswarengeschäftes eine gerin-

1) Becker, Hubert, a.a.O.

2) Becker, Hubert, a.a.O., S. 25

gere Kundenzahl als die eines Optikers. Daher finden sich in einem bestimmten Bereich jeweils eine verschiedene Anzahl der einzelnen zentralen Einrichtungen. Hieraus erklärt sich die oben angegebene unterschiedliche Reichweite. Allgemein läßt sich feststellen, daß die zentralen Einrichtungen im allgemeinen in Gruppen gleicher Stufe auftreten.

Die Versorgung des Gebietes, in dem Rheine nur in II. Stufe Einfluß hat, wird mit Gütern der I. Stufe daher von anderen zentralen Orten wahrgenommen. Es ergibt sich somit ein System zentraler Orte unterschiedlicher Ordnung, d.h. eine Hierarchie der Orte bezüglich ihrer Zentralität. Diese zentralen Orte sind nur durch eingehende Erhebungen aufzuzeigen. Für den Kreis Steinfurt liegt eine entsprechende Darstellung vor. Für die übrigen Orte dieses Bereiches habe ich mich auf eigene Ortskenntnis und die Angaben der Telefonbücher gestützt. Hierbei ist natürlich keine genaue Analyse angestrebt worden.

Die Reichweite ergibt sich im Konkreten auch aus der Lage der konkurrierenden Orte. Hiermit erklärt sich die exzentrische Lage des Bereiches II. Stufe. Denn die Konkurrenz-Nachbarorte Burgsteinfurt, Emsdetten, Ibbenbüren, Bentheim/Schüttorf liegen wesentlich näher zu Rheine als die des städteleeren Emslandes.

Die Stufung zentraler Einrichtungen ermöglicht eine Gliederung des Einflußgebietes von Rheine.

In einem ersten engen Ring deckt die Bevölkerung fast ihren Gesamtbedarf an zentralen Gütern erster und höherer Stufe in Rheine. Dieser erste Bereich wird Umland genannt. Seine Ausdehnung ist der Karte 6 zu entnehmen. Bei der Betreuung dieses Bereiches wird Rheine von einem Ring "hilfszentraler Orte" unterstützt. Denn die Orte Hauenhorst, Elte, Rodde, Altenrheine und Dreierwalde üben zwar zentrale Funktionen aus, haben sich jedoch

kein Umland zuordnen können. Mesum und Salzbergen verfügen jedoch schon über eine derart große Auswahl zentraler Einrichtungen, daß sie nicht mehr eindeutig in erster Stufe auf Rheine ausgerichtet sind.

Der zweite Ring, das Hinterland, deckt seinen Bedarf nur noch bei Gütern höherer Stufe in Rheine. Denn die Versorgung mit Gütern erster Stufe wird durch günstiger gelegene andere Orte sichergestellt. So sucht man z.B. von Neuenkirchen, Hörstel, Bevergern nur noch die Rheiner Fachärzte auf, nicht mehr die praktischen Ärzte, da in diesen Orten mehrere praktische Ärzte wohnen. Ähnliches gilt für die Verwaltung, Handel und Handwerk.

Nun deckt sich aber das Rheiner Hinterland keineswegs mit den in den Arbeitskarten dargestellten Funktionsbereichen II. Stufe. Denn, wie oben ausgeführt, sind es Maximalbereiche, an deren Rändern bereits die Nachbarzentren starke Anziehungskraft ausüben.

Das eigentliche Rheiner Hinterland (Ergänzungsgebiet II. Stufe) ist also wesentlich enger, wenn man als Bestimmungsmoment verlangt, daß der Bedarf an Gütern II. Stufe überwiegend in Rheine gedeckt wird. Eine Abgrenzung dieses Bereiches ist jeweils nur dann möglich, wenn die Einzugsbereiche auch der Nachbarorte bekannt sind. Da die Erfassung derselben den Rahmen der vorliegenden Arbeit sprengt, folge ich hier den Ergebnissen von Becker.¹⁾

Sie sind in Karte 6 dargestellt.

An das Rheiner Hinterland, das überraschend klein ist, schließt sich ein weites "Randgebiet" an, in dem der Rheiner Einfluß zwar dominant ist, bei dessen Betreuung es aber spürbar von anderen Orten unterstützt wird. Auf dieses Randgebiet folgt der Bereich, in dem andere Zentren dominant, Rheine dagegen nur noch sekundären Ein-

1) Becker, Hubert, a.a.O., insbes. S. 79 ff.

fluß hat.

Die von Rheine ausgehenden Einflüsse III. Stufe sind zu minimal, um hieraus für Rheine einen Einflußbereich III. Stufe abzuleiten. Vielmehr liegt das Rheiner Gebiet auf dieser Stufe im Einflußbereich von Münster und Osnabrück.

V. Kapitel: Die Stellung und Lage der Stadt Rheine im Verkehrsnetz

A. Der Straßenverkehr

1. Die Entwicklung des Verkehrsnetzes

Dank seiner Lagegunst (s.o.) war Rheine schon im frühen Mittelalter Kreuzungsort wichtiger Fernhandelswege, ohne daß es sich selbst in größerem Maße in den Fernverkehr einschaltete. Eine bedeutende Verbindung verlief vom Niederrhein über Xanten, Bocholt, Vreden zur Emsfurt bei Rheine und setzte sich am Rande des Osnabrücker Hügellandes bis zu einer Gabelung bei Bramsche fort, von wo die Verbindung weiter über Bremen-Hamburg zur Nordsee und Ostsee bzw. über Minden nach Mitteldeutschland verlief. Von Südosten kam aus dem Rhein-Main-Gebiet über Fulda, Paderborn am Fuße des Teutoburger Waldes eine andere Fernstraße auf den Emsübergang Rheine zu und zog sich linksemsisch in das friesische Land.

Als mit Beginn des 16. Jahrhunderts die Niederlande einen starken wirtschaftlichen Aufschwung nahmen, verlagerten sich die Handelsströme von der Dollart zu der Zuydersee und ließen neue Handelsstraßen entstehen. Die wichtigste Straßenverbindung verlief von Dewenter nach Zutphen über Lingen nach Bremen und Hamburg (heutige B 213). Eine zweite kam von Zwolle, überquerte die Ems in Rheine und gewann damit Anschluß an die vorgezeichnete

te Straße nach Paderborn - Kassel und nach Bramsche - Mitteldeutschland.¹⁾

Im heutigen Straßennetz hat Rheine seine frühere Vermittlerposition behaupten können und ist zudem noch durch den Ausbau der Landstraßen selbst Mittelpunkt geworden. In Rheine kreuzen sich die Bundesstraßen B 70 und B 65, die den heutigen Fernverkehrsrichtungen entsprechen, in deren Verlauf gleichzeitig aber auch noch die alten Handelsstraßen sich deutlich widerspiegeln. So fehlt noch heute eine direkte Verbindung nach Münster, da die B 70 sich nicht emsisch fortsetzt, sondern über Ahaus, Borken nach Wesel an den Niederrhein verläuft.

In der Nahumgebung von Rheine verbindet ein engmaschiges System von Landstraßen fast alle Nachbarorte miteinander. Diese haben entweder direkt über die Landstraßen Rheine - Mesum - Emsdetten, Rheine - Dreierwalde - Hopsten oder aber über die obenerwähnten Bundesstraßen gute Verbindung mit Rheine. Ungünstiger dagegen ist z.Zt. noch die Lage Rheines zum Autobahnssystem. In einem Abstand von 80 - 100 km beschreibt die Autobahn Köln - Hannover um Rheine einen Kreisbogen von Recklinghausen bis Bielefeld. Durch den geplanten Bau der Hansalinie und der Europastraße E 8 (Den Haag - Hengelo - Rheine - Osnabrück - Hannover - Berlin) wird die Verkehrssituation Rheines allerdings stark verbessert.

2. Bedeutung und Richtung der Rheine berührenden Verkehrsströme

Betrachtet man die Verkehrslage der Stadt Rheine im großräumigen Verkehrsnetz, so liegt Rheine auf der Verbindungslinie zwischen den beiden Aktivräumen Ruhr und Nordsee einerseits und zwischen dem Wirtschaftsraum Han-

1) Rheine - Vermittler und Mittelpunkt des Verkehrs, in: Westfalenspiegel, Nr. 7, Dortmund 1953, S. 35
(im folgenden zitiert: Westfalenspiegel)

nover, Braunschweig und dem der Niederlande andererseits. Die ungleiche Ausstattung dieser Gebiete bewirkt eine hohe Verkehrsspannung, die starke Verkehrsströme auslöst. Im Nord-Südverkehr handelt es sich in erster Linie um den Versorgungsverkehr zwischen Seehäfen, Friesland, Oldenburg, Emsland und dem Ruhrgebiet. In den Sommermonaten kommt noch der Reise- und Touristenverkehr zwischen Ruhrgebiet und den Seebädern hinzu.¹⁾

Dieser Fernverkehr bedient sich zu einem großen Teil der Bundesstraße B 70, und zwar nicht nur soweit er aus dem westlichen Teil des Ruhrgebietes kommt, sondern auch für den Verkehr aus dem östlichen Teil ist dies die bevorzugte Strecke nach Norden. So bewegt sich der Verkehr aus dem Raum Dortmund über die Bundesstraße B 54 (Dortmund - Münster - Gronau) auf die B 70 bei Wettringen und folgt dieser nach Emden bzw. der B 213 nach Bremen. Letzteres gilt insbesondere für den Lastwagenverkehr, der auf diese Weise Osnabrück und die Steilstrecken des Teutoburger Waldes umgeht.²⁾ In den letzten Jahren wird die B 70 auch von den Tankzügen der Ölindustrie benutzt, die Öl - insbesondere Heizöl - von Lingen-Holthausen in den Münsterländischen Versorgungsbereich transportieren.

Nicht viel weniger belastet ist die B 65³⁾, die den Gütertausch zwischen dem Minden-Ravensberger, Hannoverschen und dem Niederländischen Wirtschaftsraum vermittelt.

Die Verkehrsbelastung der B 70 und B 65 wird noch dadurch erhöht, daß sich die Fernverkehrsbeziehungen der münsterländischen Textilindustrie mit ihren Bezugs- und Absatzmärkten zu 70 % auf der Linie Hamburg-Bremen-Textilgebiet-Ruhrgebiet-Süddeutschland bewegen. So erhält Rheine

1) Vordringliche Straßenbaumaßnahmen im Raume Westmünsterland - Emsland, vorgelegt von der Interessengemeinschaft Rheine - Ems, 1956, S. 3 ff.

2) Westfalenspiegel, a.a.O., S. 36

3) Dierke-Weltatlas, 91. Aufl., Karte 35/6, Braunschweig, 1957

eine weitere wichtige Aufgabe im Durchgangsverkehr. Allein für den Bedarf der Spinnereien im Raum Nordhorn-Rheine-Gronau werden im Jahresdurchschnitt 110 000 to Baumwolle von Bremen und etwa 40 000 to Zellwolle aus dem Köln-Siegburger Gebiet im Straßentransport herangeführt.¹⁾ Auch der Versand der Fertigerzeugnisse verläuft, soweit er Bremen und Hamburg berührt (z.B. zu den skandinavischen Ländern), über Rheine. Das gilt ebenfalls für die Belieferung der norddeutschen Küstenlandschaft mit den Erzeugnissen der westmünsterländischen Baustoffindustrie (Kalkwerke, Ziegeleien und Kiesbaggereien). Im Bezirksverkehr zwischen den Werken der Spinnereien und Spinnwebereien des Nordmünsterlandes und der Grafenschaft Bentheim und den westmünsterländischen Spezialwebereien, Veredlungs- und Ausrüstungsbetrieben, besitzt Rheine aufgrund seiner Randlage keine Vermittlerstellung. Der Bezirksverkehr bewegt sich von Rheine aus zum Großteil über die B 70 und B 54 und über die Landstraßen I. Ordnung Rheine-Emsdetten-Greven und Rheine-Emsdetten-Borghorst-Nordwalde.

3. Zukünftige Entwicklung und Ausbaunotwendigkeiten

Die zukünftige Stellung Rheines im Straßenverkehrsnetz wird durch den Bau der Autobahn Kamen-Bremen (Hansalinie) nicht unwesentlich beeinflusst. Rheine erhält damit eine noch günstigere Verbindung nach Bremen und zum östlichen und mittleren Teil des Ruhrgebietes. In diesem Zusammenhang scheint der schon seit langem geforderte Bau einer Direktstraße Rheine-Münster als besonders vordringlich. Diese Direktstraße würde nicht nur das fehlende Zwischenstück zu der Verbindung östliches Ruhrgebiet-Emden herstellen, sondern gleichzeitig auch die Funktion einer Zubringerstraße für Nordwestfalen, das

1) Vordringliche Straßenbaumaßnahmen..., a.a.O., S. 5

Emsland und Ostfriesland zur Hansalinie (in Südrichtung) erhalten. In den Sommermonaten ist diese Verbindung auch für den Bäderverkehr sehr wünschenswert.

Durch die Verlagerung des Fernverkehrs mittleres und östliches Ruhrgebiet auf die Hansalinie erfährt die B 70 eine wesentliche Entlastung, die gerade für den innerstädtischen Durchgangsverkehr in Rheine mehr als erforderlich ist. Zur Zeit führen beide Bundesstraßen noch durch die Stadt.

Die B 65 führt über die Salzbergener Straße, Post- und Matthiasstraße, über den Kardinal-Gahlen-Ring zur Ibbenbürener- und Osnabrücker Straße, die B 70 über die Neuenkirchener Straße, Linden- und Bahnhofstraße, über den Kardinal-Gahlen-Ring zur Hansasträße und zum Lingener Damm.

Auf lange Sicht gesehen erscheint jedoch zur Lösung des innerstädtischen Verkehrs der Bau der im Leitplan bereits festgelegten Umgehungsstraße unumgänglich. Nach dem Leitplan zweigt die Umgehungsstraße der B 70 an der Neuenkirchener Straße außerhalb der Stadt nach Norden ab und verläuft weiter westlich des Salzweges hinter den Friedhöfen über die Bahnstrecke nach Lingen und westlich des Unlandes zur Salzbergener Straße, wo sie auf die B 65 trifft und in die Trasse der E 8 nach Osten weitergeleitet wird. In einem nordöstlichen Bogen wird die Bahnlinie der Quakenbrücker Strecke an der Salinenkanalbrücke gekreuzt, geht im Einschnitt nördlich der Fabrik Hermann Kämpers durch den Schotthock und stößt, über den Stadtberg führend, an der Einmündung des Rodder Damms auf die Osnabrücker Straße (B 65).

Vorerst wäre allerdings schon viel mit dem geplanten Bau einer Parallelstraße zur Poststraße, dem sogenannten Westring, gewonnen. Dieser Westring soll die Neuenkirchener Straße und die Salzbergener Straße mit dem Süd-

ring verbinden und so breit angelegt werden, daß er sowohl den Durchgangsverkehr der B 65 als auch den der B 70 aufnehmen kann.

B. Eisenbahnverkehr

Die Bedeutung Rheines im Eisenbahnverkehr ist kaum geringer als die im Straßenverkehr. Mit der Eröffnung der Eisenbahnstrecken Münster, Emden und Osnabrück nach Rheine am 23. Juni 1856 und der Verlängerung der Ost-Westverbindung Rheine - Almelo - Amsterdam (1865) wurde die Stadt zu einem bedeutenden Eisenbahn-Verkehrsknotenpunkt zwischen dem Ruhrgebiet und dem Nordseehafen Emden, sowie zwischen Berlin, Mitteldeutschland und Holland. 1879 erhielt Rheine mit der Strecke Oberhausen - Quakenbrück unmittelbaren Anschluß an das westliche Ruhrgebiet. Abgesehen vom Abschnitt Rheine - Quakenbrück, der ebenso wie die 1905 eröffnete Strecke Rheine - Ochtrup und die Kleinbahn Rheine - Piesberg mehr lokalen Bedürfnissen dient, spiegeln sich in den Eisenbahnverbindungen: Emshäfen mit dem Industriebezirk, Rheinhäfen mit Berlin, ebenso wie im Straßenverkehr viel von den alten Beziehungen wider.¹⁾

Welch gewaltigen Aufschwung das Eisenbahnzeitalter der Stadt Rheine brachte, wurde bereits an anderer Stelle ausführlich gezeigt. Wenn auch heute der Straßenverkehr immer stärker in Erscheinung tritt, so hat dieser die Bedeutung der Eisenbahn für Rheine keineswegs mindern können. Die Beziehungen Rheines mit dem ihm funktional zugeordneten Bereich werden zum großen Teil von der Eisenbahn getragen. Dies sei am Beispiel des Personenverkehrs gezeigt (vgl. Tabelle: Erreichbarkeit Rheines, S.128f.)

1) Westfalenspiegel, a.a.O., S. 36

Aufgrund der starken Entwicklung der einheimischen Industrie, des Handels und des Gewerbes hat Rheine im Umschlag von Gütern wesentlich an Bedeutung gewonnen. Rheine nimmt heute eine selbständige Stellung im Eisenbahnverkehr ein und wird zunehmend selbst Ausgang und Ziel im Güterverkehr. Eine neue Aufgabe erwächst auch aus dem starken wirtschaftlichen Aufschwung des Emslandes, für das Rheine der Umschlagplatz nach dem Ruhrgebiet und dem Industriezentrum um Hannover, Braunschweig und Salzgitter ist.

Im Personenverkehr ist Rheine "Sammelpunkt und Einlaßtor" für alle Schienenreisen Norddeutschlands und Skandi-naviens" nach Holland und England;¹⁾ eine ebenso wichtige Vermittlerfunktion entsteht ihr im sommerlichen Bäderverkehr auf der Strecke Hamm - Emden.

Im Güterdurchgangsverkehr erfordert der Knotenpunkt Rheine umfangreiche Rangierarbeiten. So treffen sich in Rheine die Güterzüge aus dem westlichen (über Dorsten - Coesfeld) und dem mittleren und östlichen Teil des Ruhrgebietes (über Haltern - Münster bzw. Hamm - Münster), um gemeinsam nach Emden zu laufen. Wenn auch besonders das östliche Ruhrgebiet für seine Massengüter wegen seiner Transportnähe den Verkehrsweg zum Hafen Emden wählt, so steht die Strecke Hamm - Rheine - Emden im Ruhr - Küsten - Transitverkehr weit hinter der sog. "Rollbahn" Münster - Osnabrück - Bremen - Hamburg zurück. Das Verhältnis der Eil- und Schnellzugbelastung beträgt 3 : 11; beim Güterdurchgang vermindert es sich infolge des Dortmund - Ems - Kanals sogar auf 1 : 10.²⁾

Die Strecke Holland - Rheine - Osnabrück hat unter der Zonengrenze viel von ihrer früheren Bedeutung eingebüßt. Auch hier zeigt sich die aufgrund der politischen Verhältnisse in ganz Deutschland festzustellende Verla-

1) Westfalenspiegel, a.a.O., S. 36

2) Westfalenspiegel, a.a.O., S. 36

gerung des Ost-Westverkehrs in die Nord-Südrichtung.

Die Verkehrsleistungen der Güterabfertigung Rheine betrugen im Jahre 1960:¹⁾

Eil- und Frachtstückgut

Versand	:	56.842	Sendungen	4.202,1 t
Empfang	:	68.367	Sendungen	6.430,6 t

Wagenladungen

Versand	:	5.193	Wagen	55.216,2 t
Empfang	:	6.576	Wagen	111.131,2 t

Die hauptsächlichsten Güter waren beim:

Versand	:	Kalk, Maschinen und Maschinenteile
Empfang	:	Rohbaumwolle, Kohlen, Südfrüchte, Straßenbaumaterial

Tabelle: Erreichbarkeit Rheines durch öffentliche Verkehrsmittel

1. Eisenbahnen:

Ort	Entfer-	Fahrt-	Anzahl der Zugpaare		
	nung -in km-	dauer -in Min.-	P	E	D+F
Mesum	8	8	16	-	(1)
Emsdetten	14	16	16	4	(1)
Münster	39	46	16	4	1
Salzbergen	8	8	17	(4)	(3)
Leschede	17	19	10	(3)	(1)
Elbergen	24	27	10	(3)	(1)
Lingen	31	36	10	3	(1)
Schüttorf	8	20	7	4	2
Bentheim	17	27	7	4	2
Rodde	7	8	12	(6)	(2)
Hörstel	12	14	12	(6)	(2)
Esch	16	19	12	(6)	(2)
Ibbenbüren	21	26	12	6	(2)
Osnabrück	48	60	12	6	2

1) Angaben der Bundesbahndirektion Münster

Ort	Entfer-	Fahrt-	Anzahl der Zugpaare		
	nung -in km-	dauer -in Min.-	P	E	D+F
Altenrheine	3	7	3	-	-
Uthuisen	13	27	3	-	-
Hörstel	16	32	3	-	-
Zumwalde	21	42	3	-	-
Recke	27	52	3	-	-
Mettingen	34	67	3	-	-
Hauenhorst	5	5	9	(2)	-
St. Arnold	9	11	9	(2)	-
Burgsteinfurt	18	20	9	2	-
Altenrheine	3	5	6	(1)	-
Spelle	10	14	6	1	-
Beesten	18	24	6	1	-
Freren	24	33	6	1	-
Fürstenau	34	45	6	1	-
Wadelheim	3	6	6	-	-
Neuenkirchen	7	12	6	-	-
Maxhafen	10	17	6	-	-
Wettringen	12	20	6	-	-
Welbergen	17	24	6	-	-
Ochtrup	22	30	6	-	-

2. Omnibusse

Ort	Entfer-	Fahrt-	Buspaare
	nung -in km-	dauer -in Min.-	
Neuenkirchen	7	15	9
Wettringen	12	27	8
Burgsteinfurt	19	40	4
Kanalhafen	6	13	4
Rodde	8	17	4
Bevergern	12	20	4
Riesenbeck	16	30	4
Dreierwalde	9	17	5
Hopsten	18	30	5
Bentlage	4	7	2
Hummeldorf	6	10	2
Salzbergen	8	13	2
Leschede	19	32	2
Lingen	35	60	2

C. Schifffahrt

1. Die alte Emsschifffahrt

Wenn auch die Ems nie die gleiche Bedeutung für die Schifffahrt wie etwa die Weser hatte, so ist sie doch von alters her als Schifffahrtsweg benutzt worden. Als einzige aus dem "westfälischen Innern her aktivierte Achse" erlangte sie ihre Bedeutung schon durch Ludger, der durch sie sein friesisches Missionsgebiet mit dem münsterischen Sitz verknüpfte.¹⁾ Als Handelsweg gewann die Ems größere Bedeutung erst im 16. Jahrhundert, als mit der Reformation Emden sich aus der münsterischen Randzone herauslöste und als Hauptstadt Ostfrieslands sich zu einem bedeutenden Hafen entwickeln konnte.

Aufgrund der natürlichen Verhältnisse bot die Ems noch keineswegs die Möglichkeit, einen größeren Verkehr aufzunehmen. Der Fluß war damals nur bis Meppen ganzjährig schiffbar, und Rheine war nur bei mittlerem Wasserstand zu erreichen. In Rheine selbst boten die Emsklippen ein schwer zu überwindendes Hindernis und erzwangen häufig die Umladung der Waren, so daß Rheine in der Folgezeit ein wichtiger Umlade- und Umschlagplatz wurde.

Die vielen Pläne, den Flußverlauf zu regulieren, die Ufer zu befestigen und die Versuche, die Klippen in Rheine zu umgehen, zeigen das derzeitige Interesse an einer Verbindung Westfalens mit der Nordsee.

Als 1550 in Rheine ein Emswehr errichtet worden war, konnte die Schifffahrt bis Greven ausgeweitet werden. Bernhard von Galen (1650 -78) verfolgte sogar den Plan, den Schiffsverkehr bis Harsewinkel auszuweiten. Sein Bemühen war jedoch trotz hoher Investitionen wegen des geringen Wasserstandes zum Scheitern verurteilt. Immerhin gelang es ihm, zeitweise den Schiffsverkehr bis Telgte durchzuführen.

1) Westfalenspiegel, a.a.O., S. 36

Auch unter seinen Nachfolgern hielt das Interesse, die Schifffahrtsverhältnisse zu verbessern, unvermindert an. Ja, es entstand sogar ein Plan, die Ems soweit auszubauen, daß sie als einziger Schifffahrtsweg des westfälischen Raumes zur Nordsee volle Unabhängigkeit von Holland sicherte. Dieser Plan fand zwar die volle Unterstützung des Großen Kurfürsten, scheiterte jedoch letztlich an der Weigerung Ostfrieslands, sich an den Kosten des Durchbruchs durch die Klippen bei Rheine zu beteiligen.¹⁾ Später verfolgte Fürstbischof Clemens-August den Plan, durch einen Kanal nach Rheine Münster mit dem ganzjährig schiffbaren Teil der Ems zu verbinden. Auf Anregung Hollands wurde dieses Projekt schließlich auf die Vechte zugeführt, blieb allerdings 1731 bei Maxhafen unvollendet "im Sande" stecken.²⁾ Ein späterer Versuch, durch einen Stichkanal von Clemenshafen die Verbindung zur Ems zu schaffen, scheiterte jedoch an den Regulierungskosten der Ems.

Als nach dem Wiener Kongreß Hannover sich verpflichtete, die Ems bis Rheine ständig in einem für die Schifffahrt brauchbaren Zustand zu erhalten, erlebte die Emsschifffahrt im Raume Rheine ihren letzten großen Aufschwung. Preußen übernahm die Aufgabe, durch den Bau von Schleusen die Klippen bei Rheine zu überwinden und den Fluß bis Greven zu regulieren. Der ursprüngliche Plan von 1820 sah ferner vor, die Lippe bei Olfen mit Münster zu verbinden, einen Stichkanal von Clemenshafen nach Rheine zu bauen und so einen Schifffahrtsweg vom Rhein nach Emden zu schaffen. Letzterer Plan wurde allerdings nie in Angriff genommen. Bis 1846 waren die Arbeiten bis Greven an der Ems abgeschlossen.

1) Kersting, August III: Die alte Emsschifffahrt, in: Alle Fäden laufen durch Rheine. Eine Verkehrsgeschichte des Emstaales, Rheine 1956, S. 22

2) Kersting, August III, a.a.O., S. 22

Folgende Zahlen mögen die Bedeutung der Emsschiffahrt zeigen.

Die dritte Schleuse bei Bentlage (Rheine) durchfahren:¹⁾

	Schiffe	Ladung in to
1844	379	4.665
1847	557	6.977
1850	473	6.093
1853	486	8.341
1856	938	17.414 +)
1857	1.070	14.116 +)
1875	368	9.045
1890	361	9.207
1898	564	19.822 ++)

Als zu Ende des 19. Jahrhunderts der Dortmund-Ems-Kanal fertiggestellt war, fand die Emsschiffahrt ein plötzliches Ende.

2. Der Dortmund - Ems - Kanal

Im Jahre 1886 wurde der Bau des Dortmund-Ems-Kanals von Preußen beschlossen, um der im Dortmunder Raum sich entwickelnden Schwerindustrie eine gleichwertige Verbindung zur See zu geben, wie sie die niederrheinische Wirtschaft durch ihre natürliche Lage am Rhein und an der unteren Ruhr besaß. Sie sollte in erster Linie der Ausfuhr von Kohle und der Einfuhr von Erzen dienen. Obwohl der Kanal keine 4 km entfernt, nördlich von Rheine vorbeizieht und 11 km weiter Verbindung mit dem Mittelland-Kanal besitzt, hat er das wirtschaftliche Leben der Stadt Rheine kaum beeinflußt. Schon in Verbindung mit dem Kanalbau wurde in Altenrheine ein Hafen mit Lager-

1) Kolck, Franz II: Die Ems als Verkehrsader der Heimat, in: Der Spinnweber, Sept./Okt. 1955, o.S.

+) Bau der Eisenbahn

++) Inbetriebnahme der Kalksandsteinwerke in Rheine

hallen und Dampfkran in Betrieb genommen. Aber da es sich bei der in Rheine vorherrschenden Textilindustrie um einen ausgesprochen "wasserscheuen" Industriezweig handelt, brachte die Anlage den Gründern nicht den erhofften wirtschaftlichen Erfolg. In der Folgezeit wurden die Betriebseinrichtungen, bedingt durch den Umschlag an Brot- und Futtergetreide, Kohle und Kies und sonstigen Baustoffen ausgebaut, so daß der Hafen Rheine heute über 2 Kräne mit einer Umschlagsleistung von 600 t täglich und über Lagerhäuser und Silos mit einer Lagerfähigkeit von 9.600 t verfügt. Da aber die Umschlagsleistung nur rd. 100.000 t beträgt, ist die Kapazität der Umschlagsanlagen noch bei weitem nicht ausgenutzt.¹⁾

Umschlag im Hafen Rheine

	Jahr 1960	Ankunft	Abgang
		in to	in to
Getreide		16.676	916
Mehl		3.191	-
Futtermittel		1.493	-
Kohlen		2.619	-
Koks		2.028	127
Mineralöl		-	1.962
Motorenöl		-	7
Bimssteine		8.500	-
Kies, Sand		46.919	1.022
Splitt		10.603	91
Waschmittel		743	-
Silicomangan		302	-
Holzschwellen		441	-
Bleche		505	16
Sa.:		94.020	4.141
		=====	=====

1) Hoffmann, Werner: Rheine und sein Hafen, in:
Alle Fäden laufen durch Rheine. Eine Verkehrsgeschichte des Emstaales, Rheine 1956, S. 100 ff.

S c h l u ß

In der vorliegenden Arbeit wurde am Beispiel der Stadt Rheine aufgezeigt, wie das Erscheinungsbild einer Stadt und die Beziehungen derselben zum Umland durch das wirtschaftliche Leben gestaltet und beeinflußt werden. Da die Untersuchung sich mit einem konkreten Fall beschäftigt, dürfen die Ergebnisse daher nicht so sehr im Allgemeinen und im Theoretischen zu suchen sein, wenngleich derartige Fragestellungen auch häufig anklingen. So ist etwa die Frage nach der Gesetzmäßigkeit der oben dargestellten Erscheinungen, zum Beispiel in den Ausbauphasen der einzelnen Stadtteile, nicht durch meine Untersuchungen zu beantworten, sondern nur durch Vergleiche mit der Entwicklung in anderen Städten. Hier liegen Ansatzpunkte und Möglichkeiten der weiteren Forschung.

In der Einleitung wurde der Gang der Untersuchung, an den die Darstellung sich anlehnt, skizziert; daher sollen an dieser Stelle nur einige Bemerkungen über die angewandte Methode gemacht werden. Die über Rheine vorhandene Literatur ist sehr dürftig und teilweise überholt. Da das vorliegende Material zudem in der Darstellung im allgemeinen nicht auf eine stadtgeographische Untersuchung zugeschnitten ist, war der Verfasser gezwungen, empirisch vorzugehen. Durch Befragungen von Behörden und Sachkennern und durch eigene Feldarbeit wurde das Arbeitsmaterial zusammengetragen.

Im einzelnen zeigt die Arbeit folgende Ergebnisse:

Wenngleich Rheine geschichtlich schon im frühen Mittelalter in Erscheinung trat und der Handel und die handwerkliche Fertigung die Stadt zu einem blühenden Gemeinwesen führten, so setzte der Aufschwung in größerem Umfange erst ein, als um die Jahrhundertwende der Aufbau der modernen Textilindustrie endgültig gelungen war. Als

sehr fördernd erwiesen sich dabei die gute Verkehrslage der Stadt und der frühe Eisenbahnanschluß, die ihr einen großen Vorsprung gegenüber den anderen textilverarbeitenden Dörfern und Städten des Nordwestmünsterlandes sicherten. Dem großen Fleiß und der Erfahrung der arbeitenden Bevölkerung, die unter gesunden betrieblichen Verhältnissen voll zur Entfaltung gebracht wurden sowie der Initiative eines verantwortungsvollen Unternehmertums ist der weitere rasche Aufstieg zu einer der größten Städte des Münsterlandes weitgehend zu verdanken. Dabei erweist sich der Einfluß der Textilindustrie als so groß, daß von ihr die bauliche Entwicklung in hohem Maße gelenkt worden ist. Die Untersuchung zeigt deutlich einen parallelen Verlauf zwischen industrieller Entwicklung und baulicher Ausweitung der Stadt. Rechts der Ems bildeten sich um die Industriebetriebe in sich geschlossene Arbeiterwohnbezirke. Auf der linken Emsseite befinden sich neben der zentralen Innenstadt vorwiegend gemischte Viertel.

Rheine ist nicht nur Industriestandort, wie manche größere Stadt des Ruhrgebietes, z.B. Bottrop, sondern darüber hinaus zentraler Ort für ein weites Hinterland. Dabei tritt die administrative Komponente - keine Kreisstadt - hinter den anderen zentralörtlichen Wirkfunktionalen weitgehend zurück. Unter dem Einfluß benachbarter Orte höherer Zentralität (Münster und Osnabrück) liegt Rheine exezentrisch in seinem Ergänzungsbereich. Starken Eindringen nach Süden und Osten steht ein weites Eindringen in das städteferne Emsland gegenüber. Hierbei spielt die nahe Landesgrenze nur eine sekundäre Rolle.

Sieht man von den durch Kriegseinwirkungen bedingten Rückschlägen ab, so zeigt die bisherige Entwicklung keine Stagnation. Für die Zukunft ist aufgrund der modernen Verkehrserschließung und der europäischen Integration mit einer weiteren stetigen Aufwärtsentwicklung zu rechnen. Zudem werden der Stadt durch das Emslandbau-

programm neue Aufgaben, zugleich aber auch neue Entfaltungsmöglichkeiten geboten.

Verzeichnis der benutzten Literatur und der Hilfsmittel

1. Literatur:

- Aubin, Hermann, : Der Raum Westfalen, Bd.III, Unter-
Bühler, Ottmar, suchung über Wirtschaft, Verkehr
Kuske, Bruno, und Arbeitsmarkt, Berlin 1932
Schulte, Aloys
- Becker, Hubert : Das Zentralörtliche Gefüge im
Kreise Steinfurt, Diss.,
Münster 1957
- Bertelsmeier, E. - : Landeskundlich-statistische Kreis-
Müller-Wille, W. beschreibung in Westfalen, in:
Landeskundliche Beiträge und Be-
richte, gesammelt und herausgege-
ben von der Geographischen Kom-
mission im Provinzialinstitut für
westfälische Landes- und Volks-
kunde, Spieker, Heft 1,
Münster 1950
- Biller, Carl : Der Rückgang der Handleinwandin-
dustrie des Münsterlandes, Diss.,
Leipzig 1906
- Bobek, Hans I : Stellung und Bedeutung der Sozial-
geographie, in:
Erdkunde, Bd.II, Bonn 1948,
S. 118 ff.
- Bobek, Hans II : Grundfragen der Stadtgeographie,
in: Geographischer Anzeiger,
Bd. XX VIII, 1927, S. 213 ff.
- Boustedt, Olaf - : Regionale Struktur und Wirtschafts-
Ranz, Herbert forschung - Aufgaben und Methoden-,
Veröffentlichungen der Akademie
für Raumforschung und Landespla-
nung, Bd. 33, Bremen-Horn 1957
- Breuer, Karl : Rheine heute und morgen, in:
Alle Päden laufen durch Rheine.
Eine Verkehrsgeschichte des Ems-
tales, Rheine 1956, S. 105 ff.
- Bundeszentrale für : Informationen zur polit. Bildung,
Heimatsdienst Bonn Folge 95, Sept. 1961, Bonn 1961

- Butke, Irmgard : Die Entwicklung der Textilindustrie in der Grafschaft Bentheim, Diss., Münster 1933
- Christaller, Walter: Die zentralen Orte in Süddeutschland, Jena 1933
- Darpe, Franz I : Herford und Rheine; Politik der Bischöfe von Münster zur Begründung und Befestigung ihrer Herrschaft über Rheine, in: Zeitschrift für vaterländische Geschichte und Altertumskunde, Bd. 48, Münster 1890, S. 181 ff.
- Darpe, Franz II : Zur Geschichte der Stadt Rheine, in: Zeitschrift für vaterländische Geschichte und Altertumskunde, Bd. 38, Münster 1880, S. 43 ff.
- Darpe, Franz III : Geschichte des Fürstentums Rheina-Wolbeck, in: Zeitschrift für vaterländische Geschichte und Altertumskunde, Bd. 33, Münster 1875, S. 113 ff.
- Darpe, Franz IV : Das Gildenwesen der Stadt Rheine, in: Zeitschrift für vaterländische Geschichte und Altertumskunde, Bd. 44, Münster 1886, S. 98 ff.
- Dickel, Wilhelm : Wirtschaftsstruktur und Siedlungstypus im Münsterland, Diss., in: Materialien-Sammlung der Forschungsstelle für Siedlungs- und Wohnungswesen an der Universität Münster, Bd. 26, Münster 1937
- Dörries, Hans : Der gegenwärtige Stand der Stadtgeographie, in: Ergänzungsheft Nr. 209 zu Petermanns Mitteilungen, Gotha 1930, S. 310 ff.
- Forbat, Fred : Die Bedeutung der umlandbestimmenden Faktoren für die Planung. Eine Studie über Umlandforschung in Schweden, in: Raumforschung und Raumordnung, 14. Jg., Heft 2/3, 1956, S. 71 ff.
- Führer, Anton : Geschichte der Stadt Rheine, Rheine 1927 .

- Geldern-Crispendorf : Die deutschen Textilindustriereg-
Günther von biete. Eine wirtschaftsgeogra-
phische Betrachtung, in: Ergän-
zungsheft Nr. 214 zu Petermanns
Mitteilungen, Gotha 1932, S.123ff.
- Gradmann, Robert : Vorgeschichtliche Landwirtschaft
und Besiedlung, in: Geographi-
sche Zeitschrift, 42. Jg., 1936,
S. 378 ff.
- Grosfeld, P. : Beiträge zur Geschichte der
Pfarrei und Stadt Rheine nebst
einem Chronicon Bentlacense und
Urkunden, Münster 1875
- Hartke, Wolfgang : Das Arbeits- und Wohnortsgebiet
im Rhein-Mainischen Lebensraum,
in: Rhein-Mainische Forschungen,
Heft 18, Frankfurt 1938
- Haubner, Karl : Methoden der Raumgliederung, ins-
besondere im Bereich von Stadt
und Umland, in: Stadtregionen in
der Bundesrepublik, Deutschland,
Bd. XIV, Raum und Bevölkerung 1,
der Forschungs- und Sitzungsbe-
richte der Akademie für Raumfor-
schung und Landesplanung, Bremen
1960, S. 113 ff.
- Helmrich, Wilhelm : Die Industrialisierung und wirt-
schaftliche Verflechtung des
Münsterlandes, Diss., in: Veröf-
fentlichungen des Provinzialin-
stituts für westfälische Landes-
und Volkskunde, Reihe I: Wirt-
schafts- und verkehrswissen-
schaftliche Arbeiten, Heft 1,
Münster 1937
- Hoffmann, Günther : Beiträge zur allgemeinen und indi-
viduellen Stadtgeographie. Eine
begriffskundliche und methodische
Studie am Beispiel der Stadt Del-
menhorst, Diss., Sonderdruck aus:
Deutsche Geographische Blätter,
Bd. 48, Heft 1-2, Bremen 1956
- Hoffmann, Günther - : Beiträge zur Stadtgeographie, in:
Müller-Wille, W. Spieker, Heft 8, Münster 1957

- Hoffmann, Werner : Rheine und sein Hafen, in:
Alle Fäden laufen durch Rheine.
Eine Verkehrsgeschichte des Ems-
tales, Rheine 1956, S. 100 ff.
- Interessengemein- : Vordringliche Straßenbaumaßnah-
schaft Rhein-Ems men im Raume Westmünsterland -
Emsland, 1956
- Jecht, Horst u.a. : Textilindustrie, in:
Handwörterbuch der Sozialwissen-
schaften, Bd. 10, Göttingen 1959,
- Kahmann, Hannedore : Strukturprobleme der Textilindu-
strie in der Europäischen Wirt-
schaftsgemeinschaft, in: Geogra-
phische Rundschau, 11. Jg.,
Nr. 10, Braunschweig 1959,
S. 404 ff.
- Kersting, August I : Das Textilgebiet des westfäli-
sch-niederländischen Grenzbe-
zirks, in: Westfälische Forschun-
gen, Bd. 11, Münster 1958,
S. 86 ff.
- Kersting, August II : Die Urgeschichte von Rheine, in:
75 Jahre C. Kümpers Söhne, Fest-
ausgabe der Werkszeitung:
Der Spinnweber, 13. Jg., Heft 8,
Rheine 1954, S. 59 ff.
- Kersting, August III: Die alte Emsschiffahrt, in:
Alle Fäden laufen durch Rheine.
Eine Verkehrsgeschichte des Ems-
tales, Rheine 1956, S. 17 ff.
- Klöpffer, Rudolf I : Niedersächsische Industrieklein-
städte, siedlungsgeographisch be-
trachtet, in: Schriften der wirt-
schaftswissenschaftlichen Gesell-
schaft zum Studium Niedersach-
sens EV, Bd. 14, Oldenburg 1941
- Klöpffer, Rudolf II : Entstehung, Lage und Verteilung
der zentralen Siedlungen in Nie-
dersachsen, in: Forschungen zur
deutschen Landeskunde. Veröffent-
lichung des Zentralausschusses
für deutsche Landeskunde und des
Amtes für Landeskunde, Bd. 71,
Remagen 1952

- Klöpper, Rudolf III : Methoden zur Bestimmung der Zentralität von Siedlungen, in: Geographisches Taschenbuch, Jahrbuch zur Deutschen Landeskunde, 1953, S. 512 ff.
- Klöpper, Rudolf IV : Der Einzugsbereich einer Kreisstadt, in: Raumforschung und Raumordnung, 11. Jg., Heft 12, 1953, S. 73 ff.
- Klöpper, Rudolf V : Die deutsche geographische Stadt-Umland-Forschung. Entwicklung und Erfahrungen, in: Raumforschung und Raumordnung, 14. Jg., Heft 2/3, 1956, S. 92 ff.
- Kolck, Franz I : Das gewerbliche Leben im Mittelalter und seine Organisation in Rheine, in: 75 Jahre C. Kümpers Söhne, Festausgabe der Werkszeitung: Der Spinnweber, 13. Jg., Heft 8, Rheine 1954, S. 75 ff.
- Kolck, Franz II : Die Ems als Verkehrsader der Heimat, in: Der Spinnweber, Sept./Okt., 1955
- Kötter, Heinrich : Die Textilindustrie des deutsch-niederländischen Grenzgebietes in ihrer wirtschaftsgeographischen Verflechtung, Diss., Bonn 1952
- Krüger, Sabine : Studien zur sächsischen Grafenschaftsverfassung im 9. Jahrhundert, Göttingen 1950
- Kümpers, Carl-Godfried : Die Bedeutung der Textilindustrie für die Stadt Rheine, in: Münsterländische Volkszeitung - Rheiner Volksblatt, 10-12. September 1927, 50. Jg., Rheine 1927
- Landesplanungsgemeinschaft Westfalen : Das Textilgebiet des Münsterlandes. Daten zur Bevölkerungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsstruktur, Münster 1959
- Lösch, August : Die räumliche Ordnung der Wirtschaft, 2. Aufl., Jena 1944

- Mathar, Ludwig : Der Kreis Steinfurt. Das Land an Ems, Vechte und Aa, Burgsteinfurt 1931
- Mathiesen, Ingrid I : Verden und sein Lebensraum, eine stadtgeographische Untersuchung, Diss., in: Jahrbuch der geographischen Gesellschaft zu Hannover 1938/39, S. 1 ff.
- Mathiesen, Ingrid II: Die Stadt als geographisches Problem. Ein Beitrag zur Frage der Beziehungen von Stadt und Umgebung am Beispiel von Landshut/Bayern, in: Landschaft und Land, Festschrift für Erich Obst, Remagen 1951, S. 149 ff.
- Meynen, E. - Hoffmann, Fr. : Methoden zur Abgrenzung von Stadt und Umland, in: Geographisches Taschenbuch, Jahrweiser zur Deutschen Landeskunde 1954/55, S. 418 ff.
- Müller-Wille, Wilhelm I : Westfalen-Landschaftliche Ordnung und Bindung eines Landes, Münster 1952
- Müller-Wille, Wilhelm II : Die Naturlandschaften Westfalens, Versuch einer naturlandschaftlichen Gliederung nach Relief, Gewässernetz, Klima, Boden und Vegetation, in: Westfälische Forschungen, Bd. 5, 1942, S. 1 ff.
- Neundorfer, Ludwig : Wirtschaftliche und soziale Grundlagen für den Ausbau der Stadt Rheine. Gutachten im Auftrage der Stadt Rheine, Frankfurt 1950
- Niedermayer, Liselotte : Die deutschen Textilgebiete und ihre wirtschaftlichen Probleme seit Ausgang des Krieges, in: Schriften zur Textilwirtschaft der Forschungsstelle für allgemeine und textile Marktwirtschaft, Münster 1952
- Philippi, F. : Zur Verfassungsgeschichte der westfälischen Bischofsstädte, Osnabrück 1894

- Pohlent, Heinz : Der Landkreis Lingen, Handbuch für Verwaltung, Wirtschaft und Kultur, Bremen-Horn 1954
- Pritzkolet, Kurt : Wem gehört Deutschland, Eine Chronik von Besitz und Macht, Wien, München, Basel 1957
- Reckels, Hermann I : Kreis Steinfurt, Kreis- und Stadthandbücher des Westfälischen Heimatbundes, 10. Bd., Münster 1950
- Reckels, Hermann II : Volkskunde des Kreises Steinfurt, 2. Teil, Heimatjahrbuch des Kreises Steinfurt 1932, Burgsteinfurt 1932
- Reckels, Hermann III: Rheine vor drei Menschenaltern, in: 75 Jahre C. Kümpers Söhne, Festausgabe der Werkszeitung: Der Spinnweber, 13. Jg., Heft 8, Rheine 1954, S. 67 ff.
- Reckers, Stephanie - : Die Bevölkerung in den Gemeinden Schulz, Johanna Westfalens 1818-1950, Dortmund 1952
- Reichenbach, Alfred : Aus der Entstehungsgeschichte unserer Heimatlandschaft, in: 75 Jahre C. Kümpers Söhne, Festausgabe der Werkszeitung: Der Spinnweber, 13. Jg., Heft 8, Rheine 1954, S. 50 ff.
- Reichenbach, Alfred II : Ein paar Minuten Geologie, in: Steinfurt im Wandel der Zeiten, Burgsteinfurt 1955, S. 10 ff.
- Rohling, Rudolf : Die Standortentwicklung der münsterländischen Baumwollindustrie, Diss., Freiburg 1923
- Sonnenborn, W.Chr. : Die Großstadt als Einkaufszentrum, dargelegt am Beispiel der Textileinkäufe in der Stadt Münster, Bd. 4 der Schriften zur Textilwirtschaft, Münster 1959
- Schoeller, Peter I : Aufgaben und Probleme der Stadtgeographie, in: Erdkunde, Bd.VII, Heft 3, 1953, S. 161 ff.

- Schoeller, Peter II : Einheit und Raumbeziehung des Siegerlandes- Versuche zur funktionalen Abgrenzung, in: Veröffentlichung des Provinzialinstituts für Westfälische Landes- und Volkskunde, Reihe I: Wirtschaft- und verkehrswissenschaftliche Arbeiten, Heft 8, Münster 1955, S. 75 ff.
- Schriever, L. : Bevergern. Bramhorne. Die Diözesangrenze, eine geschichtliche Studie, Lingen 1896
- Schröder, August : Schienenwege im Emsland. Beitrag zur Geschichte des westfälischen Eisenbahnknotenpunktes Rheine, in: Alle Fäden laufen durch Rheine. Eine Verkehrsgeschichte des Emstaales, Rheine 1956, S. 42 ff.
- Schulte-Einhaus, Konrad : Die Wirtschafts- und Sozialstruktur des westfälischen Kreises Steinfurt und ihre Problematik, Diss., Emsdetten 1940
- Schwarz, Gabriele : Allgemeine Siedlungsgeographie, Berlin 1959
- Tibus, Adolf : Gründungsgeschichte der Stifter, Pfarrkirchen, Klöster und Kapellen im Bereich des alten Bistums Münster, Münster 1885
- Vogel, Ilse : Bottrop. Eine Bergbaustadt in der Emscherzone des Ruhrgebietes, Diss., in: Forschungen zur Deutschen Landeskunde, Veröffentlichungen des Zentrallausschusses für deutsche Landeskunde und der Bundesanstalt für Landeskunde, Bd. 114, Remagen 1959
- Warning, Wilhelm : Das Hollandgehen, in: Westfalenspiegel, Jg. 1956, Heft 7, S. 11 ff.
- Wegener, Theodor : Geologie Westfalens, Bd. 1 der Sammlung Westfalenland, Paderborn 1926

- : Bauen um jeden Preis, Stadt Rheine in der Bewährung, in: Steinfurt im Wandel der Zeiten, Burgsteinfurt 1955, S. 51 ff.
- : Bericht über die wirtschaftliche Lage der Stadt Rheine, herausgegeben von der Stadtverwaltung Rheine o.J.
- : 50 Jahre F.A. Kümpers Baumwollspinnerei und -weberei, Festschrift, Rheine 1936
- : Rheine - Vermittler und Mittelpunkt des Verkehrs, in: Westfalenspiegel, Jg. 1953, Heft 7, S. 34 ff.
- : Die Textilindustrie und die europäische Integration, in: Textildienst, Nr. 11/12 -1959, herausgegeben von der Forschungsstelle für Allgemeine und Textile Marktwirtschaft an der Universität Münster
- : Textilwirtschaft im Wettbewerb, in: Westfälische Nachrichten vom 14.12.1960
- : Vierjahresbericht der Stadt Rheine 1956 - 1960, Rheine 1960
- : Von der heimischen Industrie, in: Steinfurt im Wandel der Zeiten, Burgsteinfurt 1955, S. 51 ff.

2. Hilfsmittel

2a) Karten:

Karte der Stadt Rheine, aufgenommen 1842 von Glaeser, Landesvermessungsamt Münster
Stadtplan der Stadt Rheine aus dem Jahre 1957
Topographische Karte 1 : 25 000 : Blätter 2007 bzw. 3710, Aufnahmen aus den Jahren 1897, 1927, 1957 mit Nachträgen
Dierke-Weltatlas, 91. Aufl., Braunschweig 1957
Nordrhein-Westfalen-Atlas, Düsseldorf 1956,
Blatt Geologie 1 : 500 000

Westermann-Atlas für die Schulen in NRW, Braunschweig
o.J.

2b) Statistiken:

Beiträge zur Statistik des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 1953:

Heft 2 Amtliches Verzeichnis der Gemeinden und Wohnplätze (Ortschaften) in Nordrhein-Westfalen

Heft 7 Die Erwerbspersonen nach beruflicher Gliederung

Heft 8b Die Pendelwanderer in Nordrhein-Westfalen

Heft 12 Die nichtlandwirtschaftlichen Arbeitsstätten

Heft 27 Landwirtschaftsstatistik

2c) Sonstige Hilfsmittel:

Fahrpläne der Bundesbahn und anderer Verkehrsunternehmen

Adreßbuch der Stadt und des Amtes Rheine, 1937/38 und 1955, Rheine 1938, 1955

Amtliches Fernsprechbuch Teil 4 und Teil 8 (Branchenverzeichnis)

Planungsgrundlagen für den Landkreis Steinfurt (Westf.), Burgsteinfurt 1951

Angaben und Unterlagen von der Stadt- und Amtsverwaltung Rheine sowie mehreren weiteren Behörden, Dienststellen, Verbänden, Industrie- und Handelsbetrieben und Einzelpersonen.

Lebenslauf

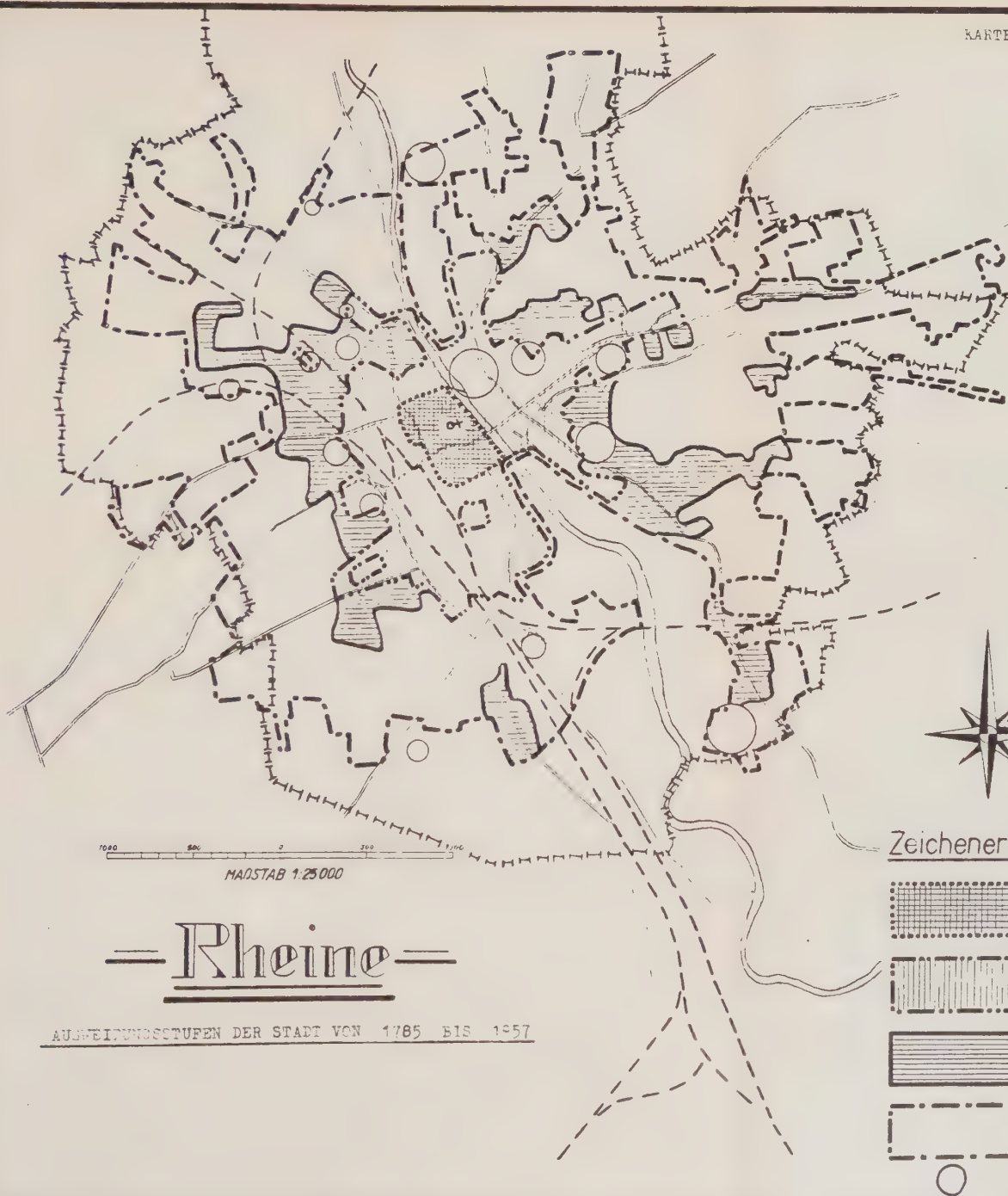
Am 27. Dezember 1934 wurde ich als Sohn der Eheleute Rektor Bernhard Becker und Anna, geborene Schweigmann, in Borghorst in Westfalen geboren. Ich besitze die deutsche Staatsangehörigkeit.

Nach neunjährigem Besuch des neusprachlichen Gymnasiums Arnoldinum zu Burgsteinfurt legte ich am 5. März 1955 die Reifeprüfung ab.

Vom Sommersemester 1955 bis zum Sommersemester 1959 studierte ich an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster Betriebswirtschaftslehre.

Am 8. Dezember 1959 bestand ich an der Universität Münster die Diplom-Prüfung für Kaufleute, am 20. Dezember 1961 die mündliche Doktorprüfung.

Seit Mai 1960 bin ich als Assistent des Leiters des Finanz- und Rechnungswesens eines chemischen Großunternehmens tätig.



—Rheine—

AUSWEITUNGSSTUFEN DER STADT VON 1785 BIS 1957

Zeichenerklärung



Bis 1785



Bis 1895



Bis 1925



Bis 1957



Industrie

Funktionsbereiche wirtschaftlicher Funktionale



Zeichenerklärung:

Einzelhandel:

- Kaufhaus Nthoff
- Textilien u. d. Kleidung Ernting

Spezialhandwerk:

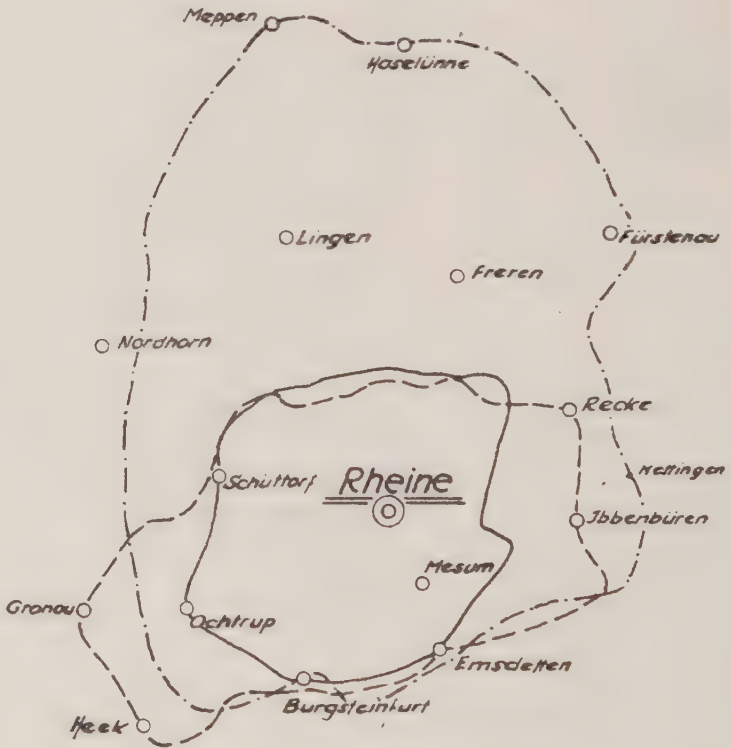
- Autoreparaturwerkstatt
- Optikermeister

Banken:

- Deutsche Bank



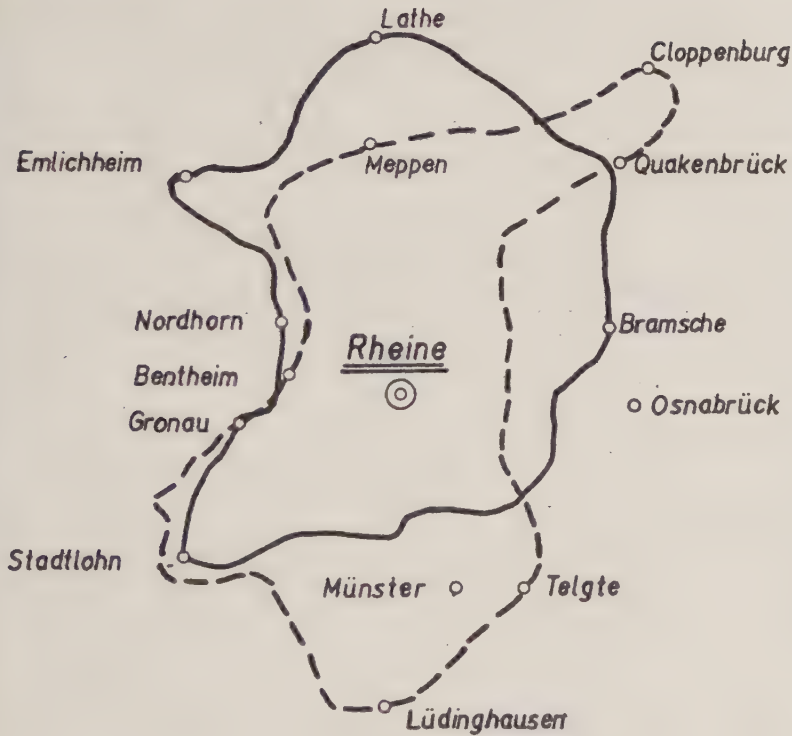
Funktionsbereiche kultureller und gesundheit - licher Funktionale



Zeichenerklärung:

- Theater
- - - Höhere Schulen
- . - Krankenhaus

Funktionsbereich des Rheiner Großhandels



Zeichenerklärung:

0 10 20 30 km



Fa. Schneegass & Co. (Lebensmittel)



Rheiner Eisenhandlung

Funktionsbereiche der Einzugsfunktionale der Stadt Rheine



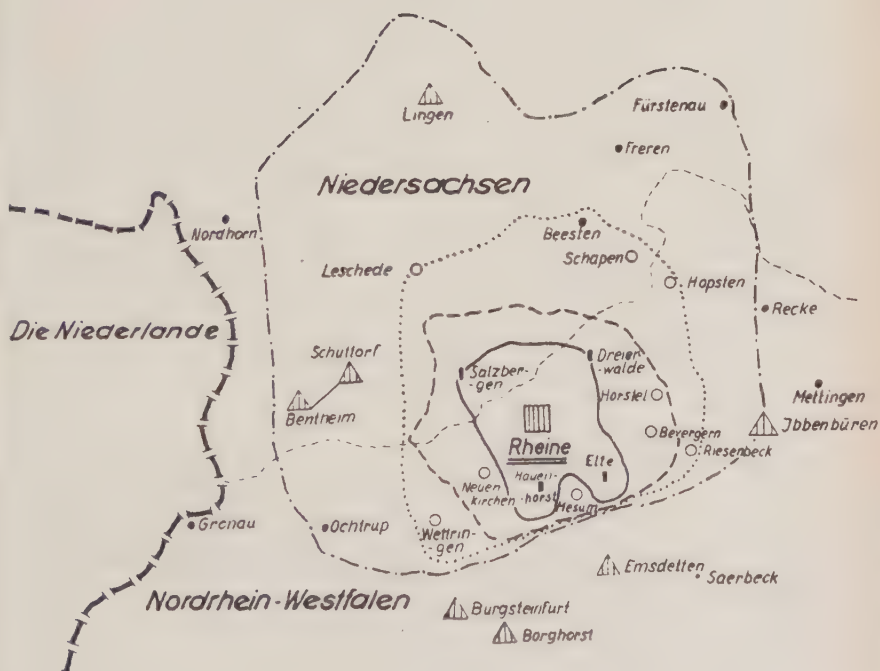
Zeichenerklärung:

- Molkerei < Rheine ———
- N'kirchen |||||
- Wochenmarkt
- Schlachthof
- Eispindler

0 5 10 km

Räumliche Gliederung des Rheiner Hinterlandes

0 10 20 km



Zeichenerklärung



Rheine



Konkurrenzorte II. Stufe



Vollzentrale Nachbarorte



Hilfszentrale Orte um Rheine



Nichtklassifizierte Orte

Grenze des Rheiner

Umlandes, I. Stufe

Hinterlandes, I. Stufe

Randgebietes, II. Stufe

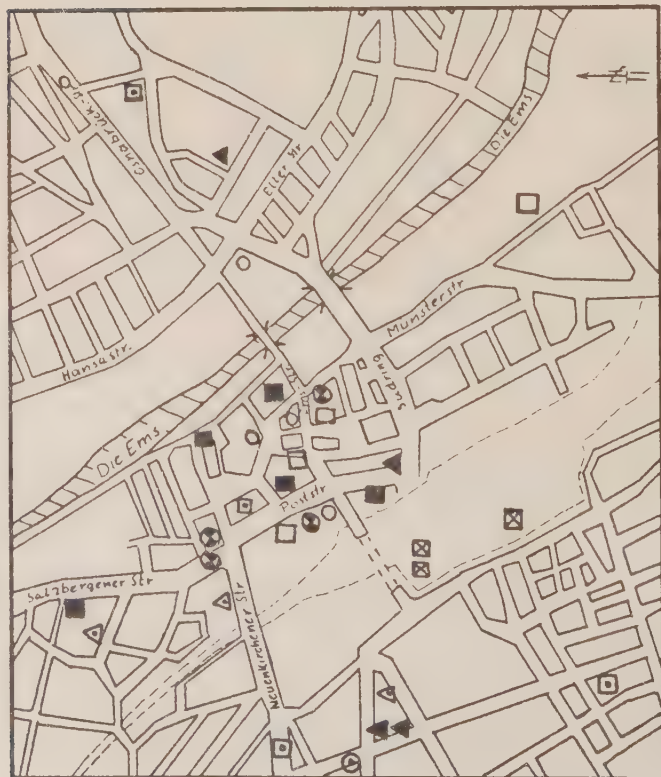
Einflusses, I. Stufe



Bundesgrenze

Landesgrenze

Die Lage der zentralen Einrichtungen der Stadt Rheine



ungef. M. 1: 8500



Zeichenerklärung:

Verwaltungsfunktionale:

- Verwaltungsfunktionale 1. Stufe
- Verwaltungsfunktionale 2. Stufe
- ◻ Verwaltungsfunktionale 3. Stufe
- Nicht klassifiziert
- ⊠ Bundesbahn und Bundespost

Gesundheitsdienste:

- Gesundheitsdienste 1. Stufe (außer Ärzte)
- Gesundheitsdienste 2. Stufe (außer Fachärzte)
- ◉ Gesundheitsdienste 3. Stufe

Kulturelle Einrichtungen:

- △ Kulturelle Einrichtungen 1. Stufe
- ▲ Kulturelle Einrichtungen 2. Stufe
- ◤ Kulturelle Einrichtungen 3. Stufe
- ⊗ Banken, Zeitungen

Industriestandorte und Viertelbildung in der Stadt Rheine

0 500 1000m
M. 1: 25000

Zeichenerklärung:

Textilindustrie:

- bis 50 Besch.
- bis 150 Besch.
- bis 250 Besch.
- bis 500 Besch.
- bis 750 Besch.
- über 750 Besch.

Kalk- u. Sandsteinindustrie:

- bis 75 Besch.
- bis 150 Besch.

Maschinenbauindustrie:

- △ bis 250 Besch.
- △ bis 500 Besch.

Tabakindustrie:

- ⊠ bis 50 Besch.

Wohnviertel:

- Arbeiterviertel
- Beamten- u. Angest. Viertel
- Gemischte Viertel

